TÉMOIGNAGE

J'ÉTAIS EXPLORATEUR

MÉMOIRES D'UN CONQUÉRANT DES PÔLES

Roald Amundsen

© CurioVox

Bruxelles - Paris

http://www.curieuseshistoires.net

Les éditions CurieusesHistoires vous invitent à découvrir des milliers d’histoires fascinantes sur https://www.curieuseshistoires.net et à nous rejoindre sur Facebook et tous les autres réseaux sociaux pour encore plus de contenus captivants ! Collection dirigée par Louis-Jourdan Leclercq.

ISBN : 9782390840046 – EAN : 9782390840046

Toute reproduction ou adaptation d’un extrait quelconque de ce livre par quelque procédé que ce soit, et notamment par photocopie ou microfilm, est interdite sans autorisation écrite de l’éditeur.

ROALD
AMUNDSEN

J’ÉTAIS EXPLORATEUR

MÉMOIRES D’UN CONQUÉRANT DES PÔLES

CHAPITRE I

PREMIERS SOUVENIRS

À quoi tient-il que je sois devenu explorateur ? Exactement à rien, car, depuis l'âge de quinze ans, je poursuis inflexiblement cette carrière et tends vers un but nettement défini. Toutes les explorations que j'ai accomplies résultent de projets mûris sans cesse, d'une préparation laborieuse et d'un travail consciencieux des plus rudes.

Né en Norvège, à quelques lieues de la capitale, j'avais trois ans lorsque mes parents vinrent s'installer à Oslo où ils pourvurent à mon instruction.

Sans incident particulier, je fis des études régulières à l'école primaire de six à neuf ans ; de neuf à quinze ans au « Gymnasium », et au collège de quinze à dix-huit. Je n'avais que quatorze ans quand mon père mourut ; mes frères, plus âgés que moi, avaient quitté la maison paternelle et cherchaient à se suffire. Aussi restai-je seul avec ma mère qui décida de me faire suivre des cours en vue de me préparer à exercer la médecine. Cependant cette ambition qu'elle s'était forgée toute seule, et pour laquelle je ne partageais pas son enthousiasme, ne devait point se réaliser. J'avais quinze ans lorsque les œuvres de Sir John Franklin, le grand explorateur anglais, me tombèrent sous la main. Cette lecture me passionna, à tel point qu'elle influença le reste de mon existence. Parmi tous les héroïques Anglais qui, depuis quatre cents ans, ont dépensé sans compter leur fortune, leur courage et leur esprit d'initiative dans des tentatives hardies pour franchir le passage du Nord-Ouest, aucun ne montra plus d'héroïsme que Sir John Franklin. La description qu'il fait du retour d'une de ses expéditions m'émut au-delà de tout ce que j'avais lu jusqu'alors. Il raconte de quelle manière, durant trois semaines, lui et sa petite troupe se sont débattus contre la glace et les tempêtes, sans autre nourriture que quelques os trouvés dans un camp indien abandonné, et comment, avant d'atteindre l'avant-poste de la civilisation, ils avaient été réduits à manger le cuir de leurs chaussures afin

de s’empêcher de mourir de faim.

Chose étrange, le passage qui, dans le récit de Sir John, me frappa tout particulièrement, fut celui où il relate les souffrances que ses hommes et lui eurent à supporter. Je me sentis brûler de la curieuse ambition d’endurer les mêmes souffrances. Peut-être l’idéalisme de la jeunesse qui souvent ne recule pas, même devant le martyre, me fit-il considérer comme une croisade une exploration dans la mer arctique. Moi aussi, je souffrirais dans l’intérêt d’une cause, non pas en franchissant le brûlant désert sur la route de Jérusalem, mais dans les régions glaciales du Nord, sur le chemin des découvertes dans des domaines ignorés.

Quoi qu’il en soit, les descriptions que Sir John nous a laissées de son voyage ont décidé de ma carrière. Sans en parler à personne – car je n’aurais même pas osé communiquer mon projet à ma mère qui, je le savais, le désapprouverait – je pris la résolution définitive de devenir explorateur des régions arctiques.

C’est pourquoi je commençai aussitôt à m’entraîner pour cette carrière. En Norvège, dans mon jeune temps, les sports athlétiques n’étaient pas organisés comme ils le sont partout de nos jours on ne connaissait que le football et le ski. Sans être un fervent adepte du football, je m’y adonnai comme à un sport qui, pour sa part, habituerait mon corps à la souffrance. Quant au ski, je le pratiquais tout naturellement avec un vif enthousiasme. Chaque fois que, de novembre à avril, l’école m’accordait des libertés, j’allais vivre en plein air ; j’explorais les collines et les montagnes dressées tout autour d’Oslo ; ainsi je développai le talent que j’avais de courir sur la glace et la neige, et j’endurcis mes muscles pour les grandes aventures de demain.

À cette époque-là, on tenait les demeures hermétiquement closes en hiver ; aussi me considéra-t-on comme un révolutionnaire et presque comme un anormal, quand j’insistai pour dormir avec les fenêtres de ma chambre grandes ouvertes, même par les temps les plus rudes. Ma mère, inquiète de me voir prendre cette habitude, ne cessait de me gronder. Je lui expliquai, ce qui était vrai, que j’aimais l’air frais ; mais, au fond, cette

habitude faisait partie du programme d'endurance que j'observais à la lettre.

À dix-huit ans, je sortis du collège avec mon diplôme et, conformément au désir de ma mère, je me fis inscrire à l'Université avec l'intention de suivre les cours de médecine. Semblable à toutes les mères qui raffolent de leurs enfants, la mienne tenait pour un phénix un fils qui pourtant faisait des études plus que médiocres. Sa mort, deux ans plus tard, quand j'atteignis ma vingt et unième année, lui épargna la triste et immanquable découverte que mon ambition ne concordait pas avec la sienne, et que, dans la voie qu'elle m'avait choisie, je n'avais guère fait de progrès. Avec un gros soupir de soulagement, je quittai bientôt l'Université et m'abandonnai corps et âme à la réalisation du rêve de ma vie.

Mais, avant que j'y aie pris garde il me fallut, comme tous les jeunes gens norvégiens, faire mon service militaire. À cela, je tenais particulièrement pour deux raisons : d'abord, parce que je voulais me conduire en bon citoyen, et ensuite parce que je sentais que l'entraînement auquel m'astreignait ce service me serait d'un grand profit dans la carrière de mes rêves. J'avais cependant une infirmité sérieuse, insoupçonnée de la plupart de mes camarades, et qui aurait pu m'éviter d'être soldat. Doué d'une assez bonne vue, je souffrais pourtant d'une myopie qui, malgré sa légère atténuation, n'a pas même aujourd'hui complètement disparu. Si le major avait découvert mon infirmité, certainement il m'aurait réformé. Heureusement que j'avais toujours refusé de porter des lunettes, bien qu'on me l'eût rigoureusement prescrit.

Le jour du conseil de révision, je fus introduit dans une salle où, assis derrière une table, se trouvait le président de la commission flanqué de deux aides. Ce président, médecin d'un certain âge, avait, ainsi que je ne tardai pas à m'en apercevoir, à ma très grande gêne, un véritable culte pour le corps humain. On me fit complètement dévêtir, et le vieux docteur m'inspecta de la tête aux pieds ; il ne put s'empêcher d'exprimer, à haute voix, son admiration pour mon développement physique. Évidemment, mes huit années d'entraînement consciencieux avaient produit leur effet : « Jeune homme, me dit-il, comment diable avez-vous pu vous faire de pareils

muscles ? » Je lui expliquai que j'avais toujours raffolé de culture physique, et que j'avais largement satisfait ma passion. Le vieux major parut tellement ravi d'une telle découverte, extraordinaire à ses yeux, qu'il pria un groupe d'officiers qui se tenaient dans la chambre voisine de venir voir un phénomène. Inutile de dire que cette exhibition de toute ma personne me faisait presque souhaiter d'être à mille pieds sous terre.

Toutefois, cet incident eut son bon côté. Enthousiasmé par ma corpulence, le bon docteur oublia absolument de m'examiner les yeux. Aussi fus-je déclaré bon sur toute la ligne, et aussitôt commença mon instruction militaire.

En Norvège, le service militaire ne prend que quelques semaines dans l'année ; ainsi avais-je tout mon temps pour me préparer spécialement à mon futur métier d'explorateur. Une aventure, survenue au cours de cette dernière préparation, faillit à jamais clore ma carrière, car j'y affrontai des dangers et des privations qui ne le cédaient en rien à ceux que je connus plus tard durant mes expéditions polaires.

J'avais vingt-deux ans quand cela m'advint. Je m'étais mis dans la tête d'effectuer une sorte de traversée arctique, à quelques lieues d'Oslo même. À l'ouest de la capitale, se dresse une chaîne de montagnes aux flancs abrupts et que couronne un plateau à une hauteur d'environ deux mille mètres. Ce plateau s'étend vers l'ouest presque jusqu'au rivage de la mer, dans le voisinage de Bergen, et se distingue à cet endroit par un flanc encore plus abrupt d'un accès si difficile qu'il n'existe que deux chemins sûrs de descente. En été, ce plateau était fréquenté par des pâtres lapons qui venaient y faire paître leurs troupeaux de rennes. On n'y rencontrait pas de fermiers et le seul semblant d'habitation visible dans un rayon de plusieurs lieues, était une cabane construite par les pâtres et servant d'abri contre les froides pluies torrentielles de l'automne. En hiver, les Lapons descendaient dans les vallées, et le plateau restait désert. De mémoire d'homme, on ne connaissait personne ayant fait l'hiver la traversée de ce plateau depuis la ferme de montagne, appelée Mogen, à l'est, jusqu'à la ferme nommée Garen, sur la côte, à l'ouest. Je résolus de tenter l'expérience.

À un seul compagnon de mon choix, je proposai de risquer l'aventure. Il y consentit, et nous quittâmes Oslo pendant les vacances de Noël. Rapidement nous franchîmes en ski le champ de neige qui nous amena à Mogen. Là, nous fîmes halte, car c'était la dernière habitation que nous comptions rencontrer au cours de tout le voyage. Dans cette minuscule cabane, composée d'une seule pièce, s'entassaient un vieillard, sa femme et leurs deux fils mariés ; six personnes en tout. Naturellement, ces gens étaient du type paysan le plus simple. En ce temps-là, ils ne voyaient point de touristes, à aucune époque de l'année : aussi notre apparition au milieu d'eux leur eût elle causé une grande surprise, en n'importe quelle saison ; mais nous voyant arriver au cœur de l'hiver, ils ne purent guère en croire leurs yeux. Nous n'eûmes aucune difficulté à obtenir la permission de passer la nuit sous leur toit.

C'étaient des gens hospitaliers, et ils nous firent de la place, sur le sol, autour du feu. Enveloppés dans nos sacs de couchage en peau de renne, nous dormîmes bientôt comme des loirs.

Cependant, au matin, il neigeait, et cette tourmente se changea en un véritable blizzard qui dura une semaine ; nous dûmes demeurer tout ce temps à la ferme.

Bien entendu, nos hôtes voulurent, savoir ce qui nous avait conduits dans leur maison isolée. Quand nous leur eûmes exposé que notre plan consistait à monter sur le plateau et à le traverser jusqu'à la côte, ils restèrent d'abord incrédules, puis s'alarmèrent fort pour notre vie. Les trois hommes, très familiers avec ces parages, s'accordèrent pour nous conseiller sérieusement de ne pas nous embarquer en hiver dans une pareille aventure. On ne l'avait jamais tentée encore et, certainement, on la tenterait en vain. Néanmoins, nous avions décidé de tout risquer et de ne point revenir sur nos pas ; aussi, le neuvième jour, les trois hommes nous accompagnèrent-ils jusqu'au pied du plateau, à l'extrémité de la vallée, et là ils nous indiquèrent le meilleur chemin de montée. D'un air triste, ils nous dirent adieu, et nous comprîmes qu'ils craignaient de ne plus nous revoir.

Je reconnais que nous nous étions témérairement lancés dans cette

aventure. À nos yeux, toutefois, elle semblait assez simple. Le plateau n'a guère que cent dix kilomètres de large environ, et, tablant sur notre adresse de skieurs et sur des conditions atmosphériques moyennement favorables, nous espérions faire la traversée en deux jours au plus. Confiants dans nos pronostics, nous avions constitué notre équipement ; il était, de ce fait, des plus rudimentaires. Outre nos skis et nos bâtons de skieurs, nous portions sur le dos chacun un sac de couchage en peau de renne. Nous ne nous étions pas munis de tente ; chacun de nous avait une musette renfermant les provisions et une petite lampe à alcool. La musette était roulée dans le sac de couchage. En fait de vivres, nous avions des biscuits, des tablettes de chocolat et un peu de beurre. Tout allant au mieux, cela constituait une maigre pitance pouvant durer à peine huit jours. À notre bagage, je dois ajouter une boussole de poche et une carte de la région, imprimée sur papier. Nous n'eûmes aucune difficulté à parvenir sur le plateau. Nous ne nous trouvâmes point en présence d'une plaine parfaitement plate, mais, en ne considérant que les possibilités d'orientation d'un voyageur, elle aurait tout aussi bien pu l'être, car elle ne laissait voir aucun point de repère permettant de se guider. On ne percevait rien d'autre qu'un chapelet infini de petits monticules indistincts.

Nous nous dirigeâmes à l'aide de la boussole. Le but de notre première étape était une cabane de pâtre, située vers le milieu du plateau. En Norvège, à cette époque de l'année, la lumière du jour n'est guère meilleure que la lueur du crépuscule, mais, grâce à notre boussole, nous avançâmes tout de même, et, de bonne heure dans la soirée, nous rencontrâmes la cabane.

La joie que nous procura cette découverte ne dura que quelques instants, car nous nous aperçûmes aussitôt qu'on avait solidement clos porte et fenêtre, avec des clous, et bouché le tuyau de la cheminée à l'aide de lourdes planches. Nous étions presque à bout d'énergie après les fatigues de la journée ; par surcroît, le vent avait recommencé à souffler et le thermomètre marquait environ 10 degrés Fahr. au-dessous de zéro. Ainsi handicapés, il nous fallut employer le reste de nos forces d'abord à fracturer

la porte, ensuite à monter sur le toit pour déboucher le tuyau de la cheminée et pouvoir allumer du feu. À ce travail, nous eûmes tous les deux les doigts gelés, et mon compagnon, pendant quelques semaines, courut le sérieux danger de perdre un des siens.

Nous eûmes la bonne fortune de trouver dans la cabane un tas de bois, mais il nous fallut quelque temps avant de pouvoir en tirer profit. Si jamais vous avez essayé de faire du feu dans une cheminée froide, – le thermomètre étant tombé au-dessous de zéro, – vous aurez une idée de la difficulté que nous éprouvâmes à créer un courant d'air : une colonne de glace s'installe sur votre feu comme un éteignoir et il s'agit, néanmoins, de produire une flamme qui suffise à l'expulser du tuyau. Pendant ce temps, bien entendu, par suite de nos efforts variés vers ce but, la cabane s'était remplie d'une fumée qui nous entrait dans les yeux, dans la gorge, et nous incommodait fortement.

Nous nous sentîmes plus à l'aise dès que le feu se décida à flamber et que nous eûmes fini de souper. Enfin, enveloppés dans nos sacs de couchage, nous nous installâmes dans des hamacs attachés au mur, où nous dormîmes du sommeil du juste.

Le matin, nous nous aperçûmes que nos déboires ne faisaient que commencer. Le vent, qui soufflait la veille au soir, ne s'était point calmé et la neige tombait maintenant à lourds flocons. La tempête était si forte que c'eût été folie que de s'y risquer. Aussi, décidâmes-nous, les pieds au feu, d'attendre que la tempête se fût dissipée. Poussant nos investigations dans tous les recoins de la cabane, nous fîmes une heureuse trouvaille.

C'était un petit sac de farine de seigle que des pâtres avaient laissé. Nous rendant compte, actuellement, qu'il nous fallait économiser nos vivres, nous préparâmes un potage léger avec cette farine, et le fîmes cuire dans une bouilloire en fer, au-dessus de la flamme. Nous demeurâmes deux jours sous notre abri, et notre nourriture, pendant ce temps, se borna, en tout et pour tout, à ce brouet de Spartiate. Même réussi, ce plat n'était pas très nourrissant, ni d'ailleurs fort agréable au palais.

Le troisième jour, la tempête s'étant quelque peu calmée, nous

décidâmes de reprendre notre avance vers l'ouest, dans la direction de Garen. Nous dûmes alors fixer avec soin notre itinéraire, car il n'y avait que deux endroits sur le versant occidental par où l'on pouvait tenter de descendre du plateau, et, ces deux endroits étant à plusieurs kilomètres l'un de l'autre, il nous fallut définitivement adopter l'un d'eux. Ce choix fait, nous nous mîmes en route.

Nous n'avions pas avancé loin que la neige recommença de tomber et que la température s'adoucit. Fréquemment, nous dûmes consulter la carte afin de déterminer notre position, mais les flocons, tombant sur le papier fragile, l'humectèrent, rapidement et le changèrent en une bouillie inutilisable, par suite de quoi il nous fallut avancer de notre mieux, à l'aide de notre seule boussole.

La nuit nous surprit avant que nous eussions atteint le bord du plateau, et, bien entendu, il ne nous resta plus qu'à camper où nous nous trouvions, en plein air. Cette nuit faillit nous être fatale. Nos sacs de couchage une fois déroulés, nous prîmes nos musettes et les déposâmes à nos pieds. À côté, nous plantâmes nos bâtons de skieurs ; grâce à cela, nous pourrions, le matin, découvrir l'endroit où nous avions déposé nos musettes, au cas où la neige les aurait recouvertes pendant notre sommeil. C'est dans un inconfort extrême que nous passâmes la nuit. La neige molle, fondant sur nos vêtements, les avait saturés d'eau. Quand nous nous fourrâmes dans nos sacs de couchage, la chaleur de notre corps fit évaporer tellement d'humidité, qu'elle en imprégna tout l'intérieur de notre literie. L'épreuve était des plus désagréables. Le pire, c'est qu'il se remit à faire froid pendant la nuit. En pleine obscurité, je me réveillai à moitié gelé, et me sentis si mal à l'aise que je ne pus me rendormir. Finalement, l'idée me vint qu'en me levant et en buvant un peu de l'alcool à brûler contenu dans ma musette, je rétablirais la circulation de mon sang. Je me glissai hors de mon lit et me mis à tâter tout autour de moi, dans le noir, jusqu'à ce que j'eusse retrouvé mon bâton de skieur ; puis, déblayant la neige, je cherchai à dégager ma musette. Surpris et navré, je ne la retrouvai plus. Aux premières lueurs du matin, mon compagnon et moi nous reprîmes les recherches, et nous ne

réussîmes à découvrir ni l'une ni l'autre de nos musettes. Je ne suis pas encore parvenu, aujourd'hui, à faire une conjecture raisonnable qui aidât à éclaircir ce mystère. Fait indubitable, les musettes avaient disparu !

À cette heure, l'affaire menaçait de tourner au vilain. Au cas où nous n'arriverions pas rapidement à nous procurer abri et nourriture, certainement nous mourrions de froid. Avec cette perspective alarmante, de nouveau, nous nous dirigeâmes vers l'ouest, dans l'espoir d'atteindre le bord du plateau avant la tombée de la nuit.

La chance nous fut encore contraire. Bientôt, il se mit à neiger si dru que nous ne pouvions pas distinguer notre chemin à plus d'un ou deux mètres devant nous. Alors, nous comprîmes que nous n'avions plus qu'à faire demi-tour et à traverser de nouveau le plateau vers l'est, jusqu'à notre point de départ. À peine avions-nous parcouru quelques kilomètres dans cette direction, que la nuit vint nous surprendre encore une fois.

Et, encore une fois, la nuit fut humide. Nous étions complètement trempés, et nos sacs, toujours imprégnés d'eau, pesaient très lourd. La neige n'avait cessé de tomber. À la nuit, nous avions gravi un petit pic qui se dressait sur le plateau. Nous cherchâmes le côté abrité du vent, persuadés que nous serions relativement bien si nous pouvions éviter la bise. Nous sentîmes, en effet une amélioration fort sensible. Je me décidai à faire encore mieux. À cet effet, je creusai la neige et façonnai un trou à peine plus grand que mon corps ; dans ce trou, je m'introduisis la tête la première, en tirant mon sac après moi. Bientôt, je me félicitai de mon idée, car j'avais ainsi complètement évité les rafales soufflant au dehors.

La nuit, la température se refroidit subitement. La neige fondue s'était entassée sur moi, à l'entrée du trou, au-dessus de mes pieds. À la chute de la température, la neige se changea en glace. Au milieu de la nuit, je me réveillai couché sur le dos, le poignet droit sur les yeux et la paume de ma main à découvert, ainsi qu'on dort souvent pour s'abriter de la lumière du matin. Je sentis mes muscles tout engourdis et, d'un mouvement instinctif, je cherchai à changer de position. Impossible de bouger d'un pouce. J'étais littéralement enseveli à l'intérieur d'un solide bloc de glace ! Avec l'énergie

du désespoir, je m'efforçai de me dégager ; mais, vains efforts ! De toutes mes forces, j'appelai mon compagnon ; évidemment, il ne m'entendait point.

Je fus alors saisi d'horreur. Dans mon effroi, je pensai que mon compagnon avait dû, lui aussi, être, pris dans la neige fraîche et molle qui était tombée pendant la nuit, et qu'il se trouvait dans la même situation que moi. Si une débâcle ne survenait pas instantanément, nous étions condamnés tous deux à périr de froid, dans nos effroyables cercueils de glace !

Mes cris ne tardèrent pas à s'éteindre, car j'étais incapable de respirer profondément. Je compris qu'il me fallait choisir entre me tenir tranquille ou suffoquer. Était-ce la lourdeur de la petite quantité d'air que j'avais à respirer ? Était-ce pour un tout autre motif ? Toujours est-il que je m'endormis, ou plutôt que je perdis connaissance. Quand j'eus retrouvé mes esprits, je pus entendre de faibles bruits. Mon compagnon n'avait, pas été enseveli vivant. Peut-être l'unique raison pour laquelle il ne s'était pas, suivant mon exemple, construit une cavité, la veille au soir, était-elle la trop grande fatigue qu'il avait ressentie ; étant trop épuisé, il n'avait pas jugé bon de se donner cette peine. En tout cas, en faisant à sa tête, il nous avait sauvé la vie à tous deux. À son réveil, il regarda autour de lui et s'aperçut qu'il était seul au milieu d'un océan de neige. Il m'appela, mais ne reçut point de réponse. Alors, pris d'affolement, il se mit en quête d'une trace lui indiquant par où j'avais disparu. Une seule avait persisté, et, providentiellement, son regard tomba dessus quelques poils de la peau de mon sac perçaient à travers la neige. Il commença aussitôt à creuser avec ses mains et son bâton pour, m'exhumer de ma tombe. Ce ne fut qu'au bout de trois heures qu'il me ramena à l'air.

Nous étions alors tous deux très affaiblis, et il faisait encore nuit quand mon compagnon me désensevelit ; mais nous étions trop bouleversés pour songer à nous reposer plus longtemps. Malgré la nuit, et grâce à la clarté du ciel, nous pûmes nous fixer une direction et nous guider par les étoiles. Nous marchions depuis deux heures, mon compagnon en tête, quand, tout à

coup, il disparut comme si la terre l'eût englouti. Dans l'espace d'un éclair, je compris qu'il était tombé dans un précipice et, instinctivement, je songeai à me sauver ; je me jetai à plat ventre. L'instant d'après, j'entendis une voix qui criait : « N'avancez pas je suis tombé dans un précipice ! » Mon compagnon avait, en effet, fait une chute d'environ ; dix mètres. Heureusement, il était tombé sur le dos, en sorte que le sac, qu'il portait sur les épaules comme un paquetage, avait amorti la violence de la chute, et mon camarade ne souffrit que d'une sérieuse secousse. Bien entendu, nous n'essayâmes pas de continuer notre chemin avant qu'il fît jour ; alors, cheminant avec peine dans la neige, nous poursuivîmes notre voyage, en apparence désespéré.

Il y avait quatre jours que nous étions sans nourriture et, pendant les deux jours précédents, notre régime de maigre potage au seigle ne nous avait guère fortifiés. Nous nous sentions presque à bout de forces ; la seule chose qui nous évita la prostration complète fut la facilité que nous eûmes de nous fournir d'eau portable. Il y avait sur le plateau de nombreux petits lacs réunis par de minuscules canaux, et, grâce à ceux-ci, nous pûmes nous remplir l'estomac, et éviter ainsi les conséquences fatales du manque de nourriture.

À la tombée de la nuit, nous arrivâmes en présence d'une petite masure remplie de foin ; aux alentours de cet abri on apercevait des empreintes de ski. Cette découverte nous redonna du courage et nous prouva que, certainement, nous étions revenus près d'un endroit civilisé. Nous nous prîmes à espérer que, si nous ne nous laissions pas abattre, nous pourrions, le lendemain, trouver de la nourriture et un gîte. Le foin nous offrit un lit délicieux, où nous passâmes la nuit, blottis jusque par-dessus le nez.

Le jour suivant, je sortis afin d'explorer le voisinage. Mon compagnon était épuisé et découragé à un point tel que tout effort lui semblait impossible ; je le laissai couché sur son tas de foin, tandis que moi je suivais les traces des skis.

Après une heure de marche pénible, j'aperçus un homme à une certaine distance ; je conjecturai – et ma conjecture tomba juste – que c'était un

fermier qui, en tournée d'inspection, examinait ses pièges à ptarmigans. Je le hélai d'une voix forte ; il me lança un regard effrayé et, à ma grande consternation, se mit à s'enfuir loin de moi, à toutes jambes. Ces paysans solitaires sont des gens superstitieux ; alors qu'ils ne manquent pas de courage en présence d'un véritable danger, ils se forgent, dans des situations anodines, des chimères effroyables. Sans doute, mon paysan eut-il d'abord l'impression que j'étais une apparition fantomatique venant hanter le plateau désert.

Je le hélai à nouveau et mis toute mon âme dans ce cri. Ma voix devait avoir l'accent du désespoir, car l'homme s'arrêta de courir et, après quelques hésitations, revint à ma rencontre. Je le mis au courant de notre situation et lui demandai en quel endroit nous nous trouvions. Ce n'est pas sans difficulté que je compris ses explications, et même alors, je faillis douter de mes sens, car il résultait de ses paroles que nous n'étions pas à plus d'une heure de marche de la ferme, au-dessus de Mogen, d'où, huit jours auparavant, nous nous étions embarqués pour cette équipée.

Réconforté par ce renseignement, je revins vivement auprès de mon compagnon. Cette nouvelle lui donna aussi un regain de vigueur et, bientôt, sans trop de difficulté, nous nous dirigeâmes vers la ferme déjà connue de nous, au fond de la petite vallée. Nous heurtâmes à la porte ; on nous invita à entrer, ce que nous fîmes aussitôt. L'accueil froid que nous reçûmes nous surprit fort, jusqu'au moment où nous aperçûmes nos visages dans un miroir. Dans l'unique salle de la ferme, les femmes étaient occupées à filer au fuseau et les hommes à sculpter du bois. Tous levèrent vers nous un regard hospitalier ; mais se bornèrent à nous saluer d'un sec : « Comment ça va-t-il ? » On eût dit qu'ils s'adressaient à des personnes absolument étrangères. Bientôt, il fut évident qu'on ne nous reconnaissait pas. Rien d'étonnant à cela, car le miroir nous avait révélé que notre barbe avait poussé drue, que nos yeux étaient hagards et caves, nos joues creuses, et que notre teint, naguère vermeil, avait pris une couleur jaune cadavérique. Vraiment, nous offrions un sinistre spectacle. D'abord, nos hôtes se refusèrent à croire que nous étions les deux jeunes gens qui les avaient

quittés, huit jours auparavant ; ils ne voyaient aucune ressemblance entre leurs visiteurs d'alors et les spectres efflanqués qui se dressaient devant eux. À la fin, nous réussîmes à les convaincre de notre identité et ils nous comblèrent de gentillesses. Chez eux, nous passâmes une couple de jours, à manger et dormir jusqu'à ce que nous eussions récupéré nos forces. Alors, après leur avoir donné nouveaux témoignages de notre gratitude, nous prîmes congé de nos hôtes et dirigeâmes nos pas vers Oslo que nous atteignîmes sans autre incident.

La suite de mon histoire, je ne l'ai connue moi-même qu'un an plus tard, lorsque j'appris que le propriétaire de la ferme de Garen, sise à l'extrémité ouest du plateau, à l'endroit exact d'où partait le sentier de descente, était sorti de chez lui un matin et qu'il avait découvert, à quelques mètres de sa porte, des empreintes de skis, venant de l'est et non de l'ouest. Il ne put en croire ses yeux, car il savait que cet hiver personne n'était venu de ce côté et il se croyait l'objet d'une illusion. Ces empreintes, cependant, ne pouvaient être que les nôtres, car la date fixée par le fermier concordait avec celle de notre passage.

Quelle malchance ! À notre insu, arrivés à deux doigts de notre but, nous avions fait demi-tour et retraversé le plateau, alors qu'après dix minutes de marche, nous aurions rencontré un confortable abri en haut du versant occidental.

Ainsi que je l'ai dit au début de ce récit, dans cette simple aventure, les souffrances et les dangers que je dus affronter pouvaient se comparer à ceux que je connus plus tard, au cours de mes expéditions polaires. D'ailleurs, cette expérience contribua pour sa part à l'entraînement que je m'étais imposé. Encore fut-elle plus sérieuse que je ne l'avais escomptée, car elle faillit clore définitivement ma carrière avant même que je l'eusse commencée.

CHAPITRE II

BLOQUÉS DANS LES GLACES DE L’ANTARCTIQUE

Mon service militaire terminé, je me décidai à franchir une nouvelle étape d’entraînement aux explorations arctiques. Je venais de lire, sur ce sujet, tous les livres qui m’étaient tombés sous la main, et j’avais remarqué que les recherches arctiques précédentes péchaient sur un point, à savoir que les commandants n’avaient pas toujours été des capitaines au long cours. Le plus souvent, ils avaient compté, pour la direction de leur navire, sur des marins expérimentés. La conséquence fâcheuse de cette malheureuse pratique, c’était qu’une fois en mer, l’expédition n’avait pas un chef, mais deux. Invariablement, cela aboutissait à un partage des responsabilités entre le commandant et le capitaine ; de là s’ensuivaient de continuels conflits des différences d’avis et un affaissement dans le moral du personnel subalterne. D’où, également, la scission des personnes à bord en deux camps l’un, comprenant le commandant et le groupe scientifique ; l’autre, le capitaine et l’équipage. Aussi étais-je décidé à ne jamais entreprendre d’expédition si je ne pouvais parer à ce défaut. Le seul moyen d’y remédier était d’acquérir les connaissances d’un marin et d’obtenir le brevet de capitaine au long cours. Ainsi, je saurais diriger moi-même mes recherches, aussi bien comme explorateur que comme capitaine, et empêcher la naissance de cette scission désastreuse.

Mais, en vue d’obtenir mon diplôme de marin, il me fallait faire plusieurs années d’apprentissage sous les ordres d’un capitaine breveté. Dans ce but, pendant les étés de 1894 et de 1895, je m’engageai comme matelot à bord d’un voilier. Grâce à cela, non seulement j’eus la possibilité d’arriver au grade de second et de me préparer pour le brevet de capitaine, mais encore je fis un premier voyage dans mon Arctique bien-aimé, et tout ce que j’y appris me servit d’entraînement à la carrière que j’avais en vue.

En 1897, j’eus l’heureuse chance qu’on m’autorisât à me joindre à l’expédition antarctique belge qui s’était donné pour mission d’étudier le pôle Sud magnétique. Bien que je n’eusse que vingt-cinq ans, on m’avait choisi comme second, avant que le *Belgica* n’eût quitté l’Europe. L’expédition avait incontestablement un caractère international. Le commandant, un Belge, avait fait son apprentissage de marin ; le capitaine, officier d’artillerie de même nationalité, avait servi dans la marine française et possédait une science maritime de premier ordre. Le second, c’était moi-même. Le docteur Cook qui, par la suite, conquit aux pôles une gloire éclatante, était le médecin de bord. Le savant à la tête de l’expédition était Roumain ; celui qui travaillait sous ses ordres, Polonais. Cinq membres de l’équipage étaient Norvégiens ; les autres Belges.

Le pôle Sud magnétique est sur le continent antarctique, loin au sud de l’Australie, dans le Pacifique sud. Pourtant, le plan de notre commandant était de s’y diriger, non pas en passant par l’Australie, mais en doublant le cap Horn. Nous arrivâmes au détroit de Magellan en l’hiver 1897 qui, bien entendu, sous cette latitude, était l’été de l’année. Nous cinglâmes dans la direction sud, vers la Terre de Feu. On n’était guère riche alors en connaissances scientifiques sur cette région, et notre commandant fut tellement séduit par des possibilités de découvertes que nous nous attardâmes plusieurs semaines dans ces parages, à recueillir des spécimens originaux d’histoire naturelle, à tracer la carte des côtes et à noter les observations météorologiques. Ce retard eut de sérieuses conséquences, comme on le verra sous peu.

Cinglant plus loin vers le sud, nous croisâmes les îles Shetland du sud et arrivâmes en vue du continent antarctique, connu dans cette région sous le nom de terre de Graham. On n’avait aucun relevé de cette côte, et nous dûmes passer quelque temps à l’établir. Après avoir franchi un passage qui en interrompait le dessin, nous débouchâmes dans le Pacifique.

L’hiver approchait alors et il nous fallait parcourir une distance considérable avant d’atteindre notre destination, au sud de l’Australie. Aussi partîmes-nous vers l’ouest, et bientôt il nous arriva une aventure qui

faillit nous coûter la vie. Un jour, venant sur la passerelle relever le capitaine pour le quart de l'après-midi, je m'aperçus que nous luttions contre une formidable tempête, accompagnée de neige et de grésil. Des icebergs surgissaient dans toutes les directions. Le capitaine m'en désigna un, pas très loin vers le nord, et m'expliqua que, pendant tout le temps qu'il était de garde, il avait manœuvré de façon que le navire se tînt du côté de l'iceberg à l'abri du vent, et, se protégeant ainsi des plus forts assauts de la tempête et de la houle, il lui avait été possible d'éviter d'être poussé à la dérive. Il me donna pour instructions de continuer cette manœuvre jusqu'à ce qu'on me relevât pour le quart de la nuit, et de passer le même mot d'ordre à mon successeur, ce que je fis ; mon remplaçant fut le jeune Belge. Enfoncé dans mon hamac, je sentis que le mouvement du bateau suivait le rythme de la houle ; non point le balancement formidable que l'on ressent au cœur du Pacifique, mais le roulis qui se modifiait en contournant l'iceberg avant de nous atteindre ! Bercé par ce mouvement, je m'endormis. Imaginez ma surprise à mon réveil, au matin, quand je vis que le navire ne bougeait plus ! Certain qu'il était survenu quelque chose d'extraordinaire, j'enfilai mes habits à la hâte et courus vers la passerelle. Là, je constatai que nous étions immobilisés dans un petit bassin, clos de toutes parts par une ceinture d'énormes icebergs. Je demandai au jeune Belge comment diable nous avions pu nous fourrer dans une telle impasse. Il me répondit qu'il ignorait autant que moi ce qui avait pu se passer. Dans l'obscurité de la nuit, et dans la forte tourmente de neige, il avait fini par perdre l'iceberg de vue ; le bateau, alors, chassé par le vent, avait vogué à la dérive et, porté par l'une de ces puissantes houles du Pacifique, il s'était glissé par une ouverture entre deux icebergs et nous avait déposés au sein de ce calme plat où nous demeurions immobiles en ce moment. Seul un miracle du hasard nous avait évité d'être brisés en mille morceaux par les blocs de glace entre lesquels nous avions été portés sur le dos de cette énorme vague de fond.

Malgré cette chance invraisemblable notre nouvelle situation, même vue sous un jour des plus favorables, ne laissait pas d'être plus périlleuse que la précédente. Certes, nous devions nous estimer heureux d'avoir échappé au

choc mortel de l'iceberg ; mais nous voilà, à cet instant même, menacés d'un autre genre de mort, irréparablement pris comme nous l'étions dans un cercle d'icebergs. Par bonheur pour nous, grâce à une habile manœuvre, nous réussîmes à nous en sortir.

Nous n'avions pas avancé bien loin que le danger auquel nous nous étions soustrait nous poursuivit sous une forme encore : plus terrible, et ce danger, nous le courûmes, non point par suite d'un accident involontaire, mais faute d'une connaissance suffisante de la navigation polaire. Longeant la banquise de l'Antarctique, alors que nous nous dirigions vers l'ouest, nous dûmes affronter une nouvelle tempête effroyable soufflant du nord. Nous courions le danger imminent d'être jetés contre le mur de glace dressé au sud de l'endroit où nous naviguions. L'instinct d'un navigateur, accoutumé aux mers polaires, eût été de chercher par tous les moyens à s'échapper vers le nord, et de déboucher dans la mer libre. Cela, certes, nous aurions pu le faire. Mais, en cette conjoncture, mes deux officiers supérieurs, percevant une brèche dans la banquise, résolurent de laisser la tempête en arrière et de profiter de l'issue.

Ils ne pouvaient guère commettre une plus grosse faute. Je m'en rendis compte aussitôt et compris pleinement l'effroyable danger auquel ils exposaient tout l'équipage ; mais on ne me demanda pas mon avis, et la discipline exigeait de moi le silence. L'éventualité que je redoutais se produisit. Pour nous mettre à l'abri des menaces de la tempête, il nous fallut parcourir plus de cent cinquante kilomètres à l'intérieur de la banquise. En nous éveillant un matin, nous nous aperçûmes que le chemin parcouru s'était refermé derrière nous. Et nous voilà emprisonnés dans les glaces antarctiques, poussés à la dérive, au début de l'hiver polaire, dans les mers méridionales, au tracé encore inconnu !

Notre situation était bien plus périlleuse qu'elle ne le semblait, car nous n'étions point équipés pour hiverner dans les régions antarctiques. À l'origine, le plan de notre expédition était de s'avancer, durant l'été, jusqu'à la région du pôle magnétique Sud, dans la terre de Victoria du Sud, et de fixer là un camp où on laisserait quatre hommes avec des provisions

suffisantes, tandis que le navire et le reste de l'expédition iraient passer l'hiver dans les régions civilisées. Au printemps suivant, le navire reviendrait chercher les quatre camarades, laissés sur le continent antarctique ; ces quatre personnes devaient être le savant roumain, l'aide polonais, le docteur Cook et moi-même.

Cependant, tous les gens à bord, sans exception, durent se faire à l'idée d'un hiver dans l'Antarctique, sans vêtement de saison, sans provisions suffisantes pour tant d'hommes, et même sans lampes pour éclairer les différents endroits où l'on se logerait.

Pendant treize mois, nous restâmes pris dans l'étau de la banquise. Deux des marins devinrent fous. Toutes les personnes à bord furent atteintes du scorbut, à l'exception de trois, plongées dans un état de prostration complète. Cette épidémie de scorbut fut une cruelle épreuve. Le docteur Cook et moi savions, par nos lectures sur les voyages arctiques, que l'on pouvait prévenir cette maladie en consommant de la viande fraîche. Aussi avions nous passé plusieurs heures fatigantes, après le dur labeur de la journée, à faire des kilomètres sur la glace, en quête de phoques et de pingouins, et, à grand'peine, nous en avions tué un certain nombre que nous avions apportés sur le bateau. Cependant, le commandant témoignait, pour la chair de ces bêtes, d'une répulsion qui frisait la manie. Il ne se contentait pas de refuser d'y goûter, mais il interdisait même d'y toucher à tous ceux qui étaient à bord. La conséquence de cette consigne fut que, bientôt, nous fûmes tous atteints du scorbut. Le commandant et le capitaine furent tellement abattus par cette maladie qu'ils durent garder le lit et, par surcroît, firent leur testament.

Le commandement de l'expédition m'échut alors, comme au seul officier gradé. Mon premier soin, ou presque, fut d'ordonner aux quelques hommes en état de travailler, de sortir et de creuser la neige le long des flancs du bateau pour déterrer les carcasses des phoques qu'on y avait enfouies. On en détacha vivement de belles tranches de viande que le cuisinier reçut l'ordre de dégeler et d'apprêter. Tout le monde, à bord mangea sa part à belles dents, y compris le commandant lui-même.

Le changement qu'apporta cette simple modification de régime fut absolument merveilleux. En une semaine, la santé des hommes s'améliora d'une façon très sensible.

Ce fut en cette terrible conjoncture, au cours des seize longs mois où il nous fallut envisager la quasi-certitude de la mort, que j'en vins à connaître intimement le docteur Cook, et que je me pris à ressentir pour lui une affection et une gratitude que rien, par la suite, ne put amoindrir. De tous les membres de l'expédition, il fut le seul qui montra toujours un courage inébranlable, une confiance absolue, une bonne humeur intarissable et une inlassable bonté. Que quelqu'un fut malade, le docteur était le premier à son chevet pour lui porter du réconfort ; que l'un de nous eût le cafard, c'était lui encore qui communiquait son courage et sa flamme. Non seulement sa confiance était infinie, mais aussi son esprit d'invention et d'initiative. Au retour du soleil, après la longue nuit antarctique, il se mit à la tête d'un petit groupe d'entre nous, et partit en reconnaissance, dans toutes les directions ; il voulait essayer de trouver des indices d'une possible et providentielle rupture de glace qui nous ouvrirait un chemin de retour vers la mer libre.

Un jour, un de nos camarades découvrit que la glace, en fondant, avait formé un petit bassin à environ mille mètres du bateau. Nous n'attachâmes aucune importance à ce fait, car, bien entendu, de l'eau se formait çà et là ; seul, le docteur Cook, sa perspicacité toujours en éveil, tira de cela, on ne sait comment, un heureux présage. Il se déclara convaincu que la glace se briserait, et que, grâce à cette rupture le bassin là-bas s'ouvrirait sur la mer. Aussi proposa-t-il, ce qui parut une folle entreprise, à savoir que l'on taillât un canal dans les mille mètres de glace accidentée conduisant à ce bassin, et que *le Belgica* s'y engageât de manière à pouvoir saisir l'instant de la rupture et en profiter. J'ai dit que cette entreprise me parut une folie, et cela pour deux raisons la première, c'est que les seuls instruments dont nous disposions pour tailler la glace étaient quelques scies d'environ un mètre de long, et des explosifs ; la seconde, c'est que la plupart des hommes n'avaient aucune idée de ce genre de travail, et qu'ils étaient affaiblis et émaciés. Malgré tout, la confiance du docteur Cook prévalut. Au moins,

nous aurions autre chose à faire que de rester à nous tourner les pouces et à attendre notre fin probable. C’est pourquoi tout le monde sortit du bateau et se mit à l’œuvre.

Pour une équipe d’ouvriers d’allure disparate, c’en était une, que la nôtre ! Quand le commandant, atteint du scorbut, s’était mis au lit, j’avais fait l’inventaire de l’équipement des hommes, et je m’étais convaincu qu’à l’exception de quatre d’entre eux, ils étaient vêtus d’une façon insuffisante pour supporter un hiver dans l’Antarctique. Aussi fis-je main basse sur notre stock, soigneusement conservé, de couvertures écarlates. Taillées sur un modèle courant, celles-ci fournirent d’amples vêtements pour l’équipage et lui garantirent une chaleur suffisante. Quand nos hommes apparurent sur le pont, ainsi accoutrés, ils me firent l’effet comique, je vous l’assure, de s’être déguisés pour le Mardi gras.

Nous traçâmes d’abord le chenal que nous devions miner, et, ensuite, nous nous mîmes à creuser. Avec des scies, nous taillâmes des lignes triangulaires et, à l’aide de fulmicoton, nous fîmes sauter des blocs de glace. Ces blocs avaient une tendance à s’accrocher au bord de la banquise, en dépit de l’explosif. Le docteur Cook imagina alors un procédé ingénieux pour détacher une pointe du triangle, procédé dont l’effet fut de dégager le bloc au moment même de l’explosion. Des semaines harassantes furent employées à ce travail, mais, finalement, nous en sortîmes victorieux, et, un soir, avant de nous coucher, nous projetâmes de remorquer le bateau jusqu’au bassin, le matin suivant. Imaginez notre effroi, à notre réveil, quand nous découvrîmes que la pression de la masse de glace environnante avait relié les deux bords de notre chenal et que nous étions bloqués aussi solidement que jamais. Notre abattement se changea bientôt en allégresse, car une saute de vent rouvrit le chenal. Sans perdre un instant, nous remorquâmes le bateau jusque dans le bassin.

Arrivés là, il nous parut que nous n’étions pas plus avancés qu’auparavant. D’autres semaines épuisantes s’écoulèrent, et, alors, se produisit le miracle, exactement celui que Cook avait prévu la glace s’ouvrit, et la route vers la mer traversait notre bassin. La joie nous redonna

de l’énergie, et, à toute vitesse, nous filâmes vers la mer libre, vers la sécurité.

Cependant, nous n’étions pas encore au bout de nos peines. Avant de déboucher dans le vaste océan, il fallut nous faufiler entre deux icebergs gigantesques qui, durant plusieurs jours, nous bloquèrent à la façon d’un étau. Jour et nuit, ces mastodontes se pressaient contre les flancs de notre navire et grinçaient terriblement. Le bruit des blocs de glace, en nous heurtant et en se fracassant sans cesse, était parfois si fort qu’il rendait les conversations difficiles. Ici, encore, c’est l’ingéniosité du docteur Cook qui nous permit de triompher. Avec soin, il avait conservé les peaux des pingouins que nous avions tués ; il nous en fit faire des matelas que nous descendîmes le long des flancs du bateau, grâce à quoi le choc des icebergs perdait une grande partie de sa force.

Même lorsque nous voguâmes en pleine mer, le danger continua de nous harceler. Notre chronomètre avait subi les contrecoups des heurts des icebergs qui avaient ébranlé le navire aussi violemment qu’un tremblement de terre. À cause de cela, nous ne pouvions plus garantir l’exactitude des observations que nous faisions pour déterminer avec précision sous quelle latitude et quelle longitude nous nous trouvions. Pourtant, il était probable, mais non certain, que nous étions en train de retourner vers le monde civilisé. Enfin, heureusement, le cri bienvenu de « terre ! » tombant du nid-de-pie, sonna à nos oreilles. Certainement, le détroit de Magellan n’était plus éloigné.

Mais, ici, un nouveau problème se présenta. Où se trouvait le passage ? En ce temps-là, les îles et les baies nombreuses de cette région n’étaient pas aussi bien repérées qu’elles le sont de nos jours, et, ignorant notre position exacte, nous ne pouvions pas savoir, au début, dans quelle partie de cette région nous avions pénétré. Cependant, peu après, nous réussîmes à identifier exactement l’Île Église, ainsi appelée à cause de sa ressemblance frappante avec un édifice religieux. Je ne veux pas raconter en détail les dangers qui nous ont assaillis pendant que nous nous frayions un chemin à travers le détroit. Nous allâmes nous abriter du vent sur un côté de l’Île

Église ; nous levâmes l'ancre et manquâmes d'échouer sur les rochers d'une île voisine. Contournant la côte, nous mîmes le cap vers un point qui, finalement, n'était qu'une impasse, où, par un vent d'ouest, nous aurions été brisés sur les rochers ; mais, découvrant notre erreur à la dernière minute, nous virâmes autour d'un récif couvert d'écume et, lentement, retrouvâmes de nouveau le bon chemin. Enfin, après une traversée fatigante, nous cinglâmes vers l'Europe où nous arrivâmes en 1899, deux ans après notre départ.

L'année suivante, j'obtins mon brevet de capitaine, et je me mis alors à combiner des plans précis pour ma première expédition. Le docteur Fridtjof Nansen, qui, par ses exploits fameux à bord du *Fram*, avait été l'idole de mon enfance, passait en Norvège pour le grand héros des explorations arctiques. Je savais qu'un mot encourageant de lui serait d'une valeur inestimable pour le succès de mon entreprise. D'autre part, une attitude hostile de sa part m'eût été fatale. Aussi, allai-je lui rendre visite et lui exposer mes plans. Je lui dis mes espérances et lui demandai son appui moral. Celui-ci, il me le donna très aimablement ; il fit même plus, il offrit de me recommander chaleureusement auprès des personnes capables de m'aider.

Fortement encouragé par cette entrevue, je résolus de poursuivre mes études sur le magnétisme et sur les différentes méthodes employées pour faire les observations magnétiques. Mon expédition ne devait pas avoir uniquement en vue de mener à bonne fin une exploration ; il me fallait, en outre, lui donner un but scientifique ; sans cela, on ne m'eût pas pris au sérieux, et je ne voulais pas qu'on me trouvât en défaut.

En conséquence, j'écrivis au directeur de l'Observatoire de Kew pour lui demander la permission d'aller dans son laboratoire poursuivre mes études sur le magnétisme. Ce directeur refusa d'accéder à ma requête.

Je me tournai alors vers le directeur de l'Observatoire d'Oslo. De ce compatriote, je reçus un mot d'introduction auprès du directeur de la Deutsche Seewarte, de Hambourg. En possession de ce viatique, je me rendis dans le grand port allemand, et j'y louai une chambre à bon marché,

dans un quartier pauvre de la ville. Mes fonds étant bas, il me fallait les ménager.

Je n'avais certes pas grande chance d'obtenir une entrevue avec le distingué Geheimrath George von Neumayer. J'étais pour lui un inconnu et un étranger que rien ne faisait valoir. Je brûlai cependant mes dernières cartouches ; il me fallait prendre des mesures désespérées. Le cœur battant, je me présentai dans son bureau et lui fis passer ma lettre d'introduction.

Presque tout de suite, à ma très grande joie, je fus conduit en présence de ce savant. J'avais devant les yeux un homme d'environ soixante-douze ans, dont les cheveux blancs, le visage tout rasé, d'une expression bienveillante, et le regard plein de douceur offraient une ressemblance des plus frappantes avec le fameux musicien Franz Liszt. Il me salua cordialement et me demanda la raison de ma visite. Je me hâtai de lui apprendre que je souhaitais d'être explorateur pour mon propre compte et que je m'étais, pendant deux ans, exercé au cours d'une expédition antarctique ; mais je tenais à m'instruire sur la manière de faire les observations magnétiques, car je voulais recueillir, au cours de mes explorations futures, des données scientifiques qui en fussent la justification. Le vieux savant m'écouta avec bonté et enfin s'écria : « Jeune homme, je sens que vous avez autre chose à me dire. Allons, parlez ! » Je lui révélai alors mon ambition d'être le premier à franchir le passage du Nord-Ouest. Et, pourtant, le directeur ne parut pas satisfait car il s'écria : « Il y a autre chose ! » Je lui avouai que mon ambition était de faire des observations concluantes sur la véritable situation du pôle Nord magnétique. À peine avais-je achevé que von Neumayer se leva vivement, s'avança vers moi et me serra chaleureusement dans ses bras. « Jeune homme, me dit-il, si vous réussissez, pour tous les siècles à venir, vous serez considéré comme le bienfaiteur de l'humanité. Celle-là, en effet, sera la grande exploration ! »

Sa bonté, pendant les trois mois qui suivirent, me rendit presque fou de joie. Comme il était célibataire et assez fortuné, il vivait dans un hôtel, à l'extrémité de la ville, et il me retenait fréquemment à dîner avec lui. Cet hôtel m'apparaissait comme un palace : la salle à manger était un bosquet

féerique où se réunissaient tous les délices, et le menu évoquait mes yeux un vrai festin de Lucullus. Là ne se bornaient pas les bontés de mon hôte aimable, il me comptait parmi les invités aux dîners qu'il offrait aux savants de passage, et ainsi, non seulement il me gratifiait d'un repas que je savourais en gourmet, mais encore il stimulait mon esprit en me mettant en contact avec des personnes d'une intelligence active ayant déjà réalisé de grandes choses. Jamais je ne cesserai d'être reconnaissant envers cet aimable vieillard qui m'a offert tant d'encouragements. J'essayai de m'acquitter de ma dette en étant tous les matins le premier à me présenter à l'Observatoire, et le dernier à le quitter le soir. Je me mis au travail avec un zèle inlassable, et, en quelques mois, je sus tout ce qui m'était nécessaire sur la théorie et la pratique des observations magnétiques.

Quand j'eus fini mes études à Hambourg, grâce à l'aimable intervention de von Neumayer, je pus entrer à l'Observatoire de Wiihelmshaven, et ensuite à celui de Postdam.

En 1900, j'achetai le navire qui devait servir à ma première expédition. C'était un petit bateau pêcheur, venant d'un port septentrional de la Norvège. Il jaugeait quarante-sept tonnes et avait le même âge que moi. J'employai l'été suivant à voguer avec mon précieux bateau, dans le nord de l'Atlantique, entre la Norvège et le Groënland, tout en faisant des observations océanographiques dans cette partie de la mer. Je savais que le docteur Nansen avait besoin de renseignements, et j'étais résolu à les lui fournir en témoignage de ma gratitude. Il manifesta une grande joie, quand, à mon retour, à l'automne, je lui présentai les résultats de mon voyage.

L'hiver et le printemps de 1902-1903, je les passai à me préparer hâtivement pour ma grande exploration du passage du Nord-Ouest. J'adressai un appel à tous ceux qui pouvaient m'aider pécuniairement : Sociétés savantes et protecteurs de la science. Le reste de mon temps, je le consacrai à choisir mes approvisionnements et à les commander. Parfois, le désespoir s'emparait de moi, car, malgré tous mes efforts, les fonds se faisaient attendre. Les plus impatients, parmi ceux qui m'avaient approvisionné, commencèrent à insister pour se faire payer. Enfin, le 16

juin 1903, je me trouvai dans la matinée en présence d'une situation terriblement critique. Le plus important de mes créanciers exigeait inexorablement le paiement de mes dettes dans les vingt-quatre heures, sous menace de faire saisir mon navire et de me faire arrêter comme escroc. La ruine de mes années de travail paraissait imminente. Résolu à tout, je me décidai à un expédient suprême. Je convoquai six de mes compagnons, soigneusement choisis ; je leur exposai la situation et leur demandai s'ils voulaient s'associer au complot que j'avais ourdi. D'enthousiasme, ils y consentirent. Aussi, à minuit, le 16 juin, sous un véritable déluge de pluie, les sept conspirateurs que nous étions se dirigèrent vers le quai où le *Gjoa* était amarré. Nous montâmes à bord, larguâmes les haussières et cinglâmes dans la direction du sud, vers le Skagger-Rack et la mer du Nord. Quand l'aurore vint éveiller mon féroce créancier, nous étions en sécurité, en pleine mer, le cœur aussi léger que jamais eurent pirates arborant le drapeau noir. Nous ne tardâmes pas à nous perdre dans le lointain, en route pour cette exploration de trois années que nous devions mener à bonne fin et que, depuis quatre cents ans, nos prédécesseurs avaient vainement tentée. Mais cela, c'est une autre histoire, réservée pour un prochain chapitre.

CHAPITRE III

CONQUÊTE DU PASSAGE DU NORD-OUEST

Enfin ! La grande aventure pour laquelle je m'étais préparé toute ma vie allait se réaliser ! Le passage du Nord-Ouest – jusqu'à ce jour couloir d'un mystère insondable pour tous les navigateurs – nous allions enfin le franchir !

Nous fîmes escale à Godhavn, dans l'île de Disco, sur la côte occidentale du Groënland. Là, nous embarquâmes vingt chiens fournis par la Compagnie danoise faisant du commerce avec cette contrée. Avançant vers le nord, nous atteignîmes le rocher de Dalrymple, ancien port d'escale des baleiniers écossais. Nous avions pris des arrangements pour que la Compagnie, propriétaire de ces bateaux, nous fournît de l'essence que nous devions embarquer à cet endroit, ainsi que des vivres en remplacement de ceux que nous avions consommés pendant la traversée de l'Atlantique.

Au premier abord, la traversée de Godhavn au rocher de Dailrymple paraît assez simple ; mais il faut savoir qu'entre ces deux points se place la baie de Melville, vaste étendue d'eau difficile à traverser. Les icebergs à la dérive et des vents violents compliquent la tâche. Cependant, malgré ces obstacles, après avoir réussi à contourner le cap York, nous abordâmes devant le rocher de Dalrymple ; là, nous embarquâmes nos provisions et mîmes le cap vers l'ouest.

À coup sûr, les mers arctiques ont rarement vu un spectacle semblable à celui que nous offrions. Le *Gjoa* avait soixante-douze pieds de long sur onze de large et un tirant d'eau profond. Naturellement, nous n'avions qu'un mât, et, naturellement aussi, un seul grand hunier et deux grands focs. Nous nous étions pourvus d'un bon moteur de secours ; pourtant, à cette époque-là, on ne pouvait guère compter sur les moteurs à essence, et l'on nous avait fortement critiqués de risquer les dangers d'une explosion et

d’un incendie, quand j’avais fait installer cette machine à bord.

Jusqu’ici, il n’y avait rien de particulièrement étrange dans notre aspect, mais quelle cargaison nous transportions ! D’abord, on avait mesuré soigneusement l’espace de la cale et, quand tout fut embarqué, nos caisses y étaient serrées si étroitement qu’il ne restait pas le plus petit vide. Sous le poids de cette cargaison, le *Gjoa* s’enfonçait presque jusqu’au bord ; pourtant la cale ne pouvait pas contenir toutes les provisions qu’il nous fallait transporter ; aussi le pont était-il presque entièrement recouvert de caisses, empilées les unes sur les autres, si bien que, lorsque nous voguâmes dans l’océan Arctique, on nous eût facilement pris pour une voiture de livraison à la dérive.

Cependant, l’impression que nous pouvions produire ne nous intéressait pas. Nous étions trop heureux de nous sentir en sécurité sur notre route, ayant à bord tout le nécessaire pour une absence de plusieurs années. Nous fîmes notre première escale à l’île Beechy, située au nord de l’île Somerset du Nord. Là, nous fîmes soigneusement une série d’observations magnétiques, afin de découvrir dans quelle direction se trouvait exactement le pôle magnétique. Ces observations nous signalèrent la côte ouest de Boothia Félix. Après confirmation du fait, nous entrâmes dans le détroit de Peel. Dans cette région, nous étions arrivés maintenant au point le plus septentrional qu’aient atteint les premiers navigateurs. Notre prédécesseur immédiat, Sir Alan Young, avait touché cette latitude à bord du *Pandora*, en l’année 1875.

Ici, nous connûmes trois alertes, et chacune d’elles menaça de mettre fin à notre expédition. La première fut causée par le relief extraordinaire du lit de l’océan à cet endroit. Nous n’avions aucune carte pour nous guider ; aussi dûmes-nous avoir recours à des sondages. D’un côté de notre embarcation étroite, le plomb révélait une profondeur étonnante, tandis que, de l’autre, on pouvait voir émerger des rochers pointus. Avançant prudemment le long de ce chenal perfide (bien entendu, aucun de ces passages n’était alors indiqué sur les cartes), nous eûmes la malchance d’échouer brutalement sur un haut-fond immergé. Nous crûmes un instant

notre dernière heure venue, mais, peu après, une forte houle réussit à nous dégager. La joie que nous ressentîmes, en découvrant que nous n'avions pas de voie d'eau, fut de courte durée, car le timonier cria vers le nid-de-pie où je me tenais que le gouvernail n'obéissait plus. Une enquête rapide nous montra qu'en se détachant du rocher, le gouvernail avait heurté le fond avec une telle force qu'il s'était dressé en l'air et que les chevilles de métal, en haut et en bas, étaient sorties des anneaux horizontaux où elles doivent se fixer. Ces chevilles, au lieu de s'ajuster exactement dans les anneaux, se tenaient maintenant en équilibre sur le bord. Il eût suffi de pousser le gouvernail en arrière ou de côté pour qu'il se détachât complètement et que, privés de lui, nous fussions lancés à la dérive, dans la mer Arctique. Mais, à notre grand soulagement, en quelques minutes, les chevilles retombèrent dans leurs anneaux, le gouvernail obéit à la roue. Nous étions sauvés, mais nous l'avions échappé belle !

C'est grâce à un heureux hasard que nous sortîmes indemnes de notre seconde alerte. La petite chambre de chauffe où était installé notre moteur avait été encombrée par des fûts d'essence, laissant juste une place suffisante pour permettre au mécanicien de tourner autour du moteur. Un matin, le mécanicien vient m'annoncer qu'un des fûts fuit légèrement ; rien de sérieux, mais si l'on n'y met ordre, la chambre sera fatalement saturée d'essence dont les vapeurs pourront constituer un danger. Je vais vérifier la chose et propose au mécanicien de transvaser dans un autre le contenu du fût défectueux. Heureusement, il mit sur-le-champ mon idée à exécution. Le soir, nous mouillâmes à l'abri du vent près d'une petite île. Comme j'allais me coucher, j'entendis l'effroyable cri de : « Au feu ! »

Nous nous précipitâmes tous sur le pont, d'énormes flammes surgissaient de la chambre de chauffe et, en y plongeant le regard, nous découvrîmes que c'était une vraie fournaise. La seule chose à faire était de l'inonder ; en peu de temps, nous fûmes maîtres de l'incendie. Après enquête, nous nous aperçûmes que, pendant notre bataille avec le feu, nous avions brisé le tuyau en métal du fût, heureusement vide. Si le mécanicien n'avait pas, aussitôt, obéi à mes ordres, le contenu du fût percé aurait alimenté

l’incendie. Il en serait résulté une explosion où nous aurions tous péri.

Notre troisième alerte fut une terrible tempête qui, pendant quatre jours, souffla de l’ouest avec une violence ininterrompue. En dépit des ancres et du moteur, nous allions échouer sur les côtes de Boothia. Cela semblait tellement inévitable que je manœuvrai le *Gjoa* pour le placer de façon qu’il se trouvât en face de ce qui paraissait être une petite plage ; mon intention alors, en cas de nécessité, était de pousser l’avant du bateau à toute vitesse en haut de cette plage ; ainsi, peut-être, éviterions-nous d’être brisés en mille morceaux, et serions-nous placés de manière à pouvoir facilement faire reculer plus tard notre navire vers la mer. Et, par bonheur, quand la tempête se calma, le quatrième jour, nous avions tenu bon et sorti notre bateau indemne de cette alerte.

Nous étions maintenant au 9 septembre, et la nuit arctique approchait. Je savais qu’il nous fallait chercher nos quartiers d’hiver. En croisant, dans la baie de Rae, nous abordâmes à la côte sud de la Terre du roi Guillaume. Là, nous nous trouvâmes en présence de la plus belle petite baie bien close qu’un marin ait jamais pu souhaiter. De hautes collines dressées tout autour nous protégeraient des orages ; on ne pouvait rien désirer de mieux ; c’est pourquoi nous y fîmes entrer le *Gjoa* rapidement, et nous décidâmes de nous préparer à y établir un camp permanent.

Toutes nos caisses, déposées sur le rivage, furent bientôt déballées ; elles constituaient une partie essentielle de notre équipement et représentaient un travail soigneusement élaboré. Elles étaient faites de planches taillées dans le bois le plus méticuleusement choisi, toutes de la même grandeur, tenues par des clous de cuivre. Ce métal, alors, était moins coûteux qu’aujourd’hui, mais, malgré cela, la fabrication de ces caisses avait été onéreuse. Ce qui importait, cependant, c’est qu’elles fussent non magnétiques de manière à pouvoir être utilisées pour la construction de nos observatoires magnétiques. Des clous de fer auraient influencé les mouvements des aiguilles aimantées.

J’ai oublié de mentionner que nous avions acheté, en Allemagne, une collection complète d’instruments modernes de la plus grande précision, qui

devaient nous aider à faire nos observations. Ces instruments enregistreurs fonctionnaient au moyen d'un système d'horlogerie. Un minuscule rayon de lumière, transmis synchroniquement par la plus légère vibration des aiguilles de ces instruments, impressionnait une pellicule qui se mouvait lentement. Aussi fallait-il que nos observatoires fussent non seulement non magnétiques, mais encore à l'épreuve de la lumière. Cela avait exigé une certaine ingéniosité dans leur construction ; néanmoins, nous réussîmes à merveille.

Nous avions aussi apporté des plaques de marbre sur lesquelles nous devions dresser nos instruments avec une précision absolue. Ces plaques furent posées avec un grand soin sur des fondations de roche solide devant servir de base aux observatoires ; des tranchées, creusées tout autour, draineraient rapidement l'eau qui réussirait à s'en approcher pendant le dégel d'été, ainsi les fondations n'étaient pas à la merci d'un hasard, et la position des instruments restait immuable.

Une fois nos observatoires construits et nos instruments mis en place, nous fabriquâmes des chenils pour nos chiens. Notre aménagement terminé, nous dûmes reconnaître que nous jouissions de presque tout le confort moderne. Notre demeure était chaude, à l'abri des intempéries, et l'on y trouvait réunies toutes les commodités indispensables.

Ensuite, notre premier souci fut de nous procurer un approvisionnement de viande fraîche. Nous partîmes, par groupes de deux, à la chasse du caribou, et, bientôt, nous eûmes une centaine de ces bêtes. Un jour, deux de mes camarades et moi nous trouvant sur le pont, l'un d'eux s'écria : « Voilà un caribou ! » Il montre du doigt un petit point noir à l'horizon, sur l'une des collines encerclant la baie. Mon autre camarade, qui a une meilleure vue, regarde fixement le point noir pendant un instant, et, se tournant vers son compagnon, il lui dit : « Ce caribou-là marche sur deux pattes. » Un examen plus attentif confirme la justesse de sa vision rapide et, ce caribou-là se trouve être finalement un Esquimau. Quelques autres « caribous à deux pattes » rejoignent le premier jusqu'à ce que cinq silhouettes viennent se profiler sur le ciel. Ils s'avancent ensuite tous ensemble dans notre

direction. J’envoie mes deux camarades chercher leur fusil et, tous les trois, nous nous dirigeons à la rencontre des nouveaux venus. C’est moi qui m’avance en tête de « mon armée » de deux soldats. À mesure que les Esquimaux se rapprochent, nous apercevons qu’ils sont tous armés d’arcs et de flèches. La situation devient délicate. Nous n’avons aucun moyen de savoir si les intentions de ces gens, s’avançant au-devant de nous, sont amicales ou hostiles. Certainement, ils sont équipés pour la guerre ; il ne nous reste donc qu’à les affronter. Les deux « armées » marchent l’une vers l’autre jusqu’à ce que, séparées par une distance de quinze pas, elles fassent halte. Je me retourne alors vers « mes soldats » et leur commande, d’une façon ostentatoire, de mettre l’arme au pied. Ensuite, je me tourne vers les Esquimaux. Leur chef, ne voulant pas être en reste, fait face à ses compagnons et leur lance aussi un ordre. Ceux-ci, alors, jettent à leurs pieds leurs flèches et leurs arcs. Désarmé, je m’avance vers eux. Le chef Esquimau également seul, fait quelques pas en avant.

Il est extraordinaire de voir avec quelle exactitude peuvent communiquer entre eux deux hommes qui ne parlent pas le même langage et qui semblent complètement séparés l’un de l’autre par leur expérience de la vie. Des expressions de physionomie, des branlements et des hochements de tête, des gestes et des intonations transmettent la pensée avec une précision étonnante. Grâce à ce langage muet, je convainquis rapidement de mes intentions amicales le chef esquimau qui, à son tour, me manifesta des intentions semblables. Notre amitié gagna bientôt tous les nôtres, et j’invitai les Esquimaux à monter à bord de notre navire.

Ce fut un instant véritablement unique dans l’existence de ces pauvres sauvages. Aucun d’eux n’avait de sa vie vu un Blanc ; cependant, les Blancs jouaient un rôle important dans les traditions légendaires de leur tribu. Soixante-douze ans plus tôt, leurs aïeux avaient rencontré Sir James Clark Roos presque au même endroit. Ils avaient été stupéfaits en voyant apparaître des Anglais, et fortement impressionnés par leur merveilleux équipement. Pour des Esquimaux qui n’avaient jamais eu en leur possession un outil, ni une arme de métal, ni même un bâton de bois de la longueur

d’une main d’homme (on ne rencontre aucun bois flottant dans cette région), les couteaux, les haches, les fusils et les traîneaux dont se sert l’homme blanc semblaient des objets miraculeux. Après un bref séjour, Sir James et ses hommes disparurent, et jamais plus ces Esquimaux ne revirent un homme blanc ; mais, bien entendu, cette merveilleuse visite d’êtres à l’aspect nouveau et divin servit de thème à maints contes de veillée, dits à des générations successives d’enfants. Aussi, aux yeux de nos hôtes actuels, notre apparition fut-elle peut-être encore plus impressionnante, car il devait leur sembler qu’un miracle venait de se reproduire uniquement en leur faveur.

À bord, on leur fit bon accueil ; on leur exhiba les merveilles de notre équipement, tout en les traitant avec la plus grande considération. Ils nous demandèrent s’ils ne pourraient pas, avec leur petite tribu, venir s’installer dans notre voisinage. Nous acquiesçâmes à leur désir et, peu de temps après, autour de notre camp, surgirent cinquante cahutes abritant environ deux cents Esquimaux hommes, femmes et enfants.

Voilà bien de quoi ravir l’âme d’un anthropologiste et d’un ethnographe ! Nous avions anticipé une joie de ce genre en préparant notre expédition ; en conséquence, nous avions apporté, en vue d’un troc possible, un vaste choix de pacotille. Par ce moyen, je me procurai une collection complète de véritables pièces de musée, représentant toutes les phases de la vie d’un Esquimau. Avant de quitter la contrée, j’avais réuni plusieurs collections de ce genre, aujourd’hui exposées dans les musées norvégiens. Tous les différents objets en la possession des Esquimaux y sont représentés, depuis des vêtements complets, portés par les individus, jeunes et vieux, des deux sexes, jusqu’à des modèles de tous les instruments en usage pour la cuisine, la course en traîneau et la chasse. Certains objets de cette collection avaient été acquis à des conditions dérisoires. Par exemple, en échange d’une boîte en fer-blanc vide, j’obtins deux vêtements complets de femme. Mes yeux s’émerveillaient du sens artistique et du talent de confection que révélaient ces vêtements. Les femmes s’entendaient parfaitement à tailler les parties noires et blanches de la peau d’un caribou, à leur faire prendre des formes

originales, et à combiner avec celles-ci des dessins intéressants. Des dents et des morceaux d'os desséchés de cet animal elles faisaient des grains de colliers qui dénotaient du goût et du talent.

On comprendra certainement l'intérêt que je prenais à voir les instruments dont se servaient ces Esquimaux. J'admirais la dextérité avec laquelle un homme savait étirer les os encore souples du gibier fraîchement tué, et les tordre de façon à leur donner la longueur et la forme de pointes de lances, de fléchettes servant à la couture, et d'autres articles utiles.

Un autre de mes heureux marchés fut l'échange que je fis d'une grosse aiguille contre quatre peaux de renards blancs, les plus belles que j'aie jamais vues dans mes expéditions arctiques. Ce commerce pourrait ne pas sembler honnête de notre part, mais tel n'est pas le cas. Les Esquimaux donnaient seulement leur superflu en échange d'articles qui leur paraissaient d'une valeur égale. Un couteau de chasse suédois, d'acier supérieur, valait facilement pour un chasseur esquimau bien plus qu'une douzaine de fourrures dont il n'avait pas un besoin immédiat, et qu'il pouvait aisément remplacer.

Grâce à ce genre de commerce, pendant les deux années que nous passâmes dans ce camp, les Esquimaux obtinrent de nous tout ce qui leur était de quelque utilité, et, de notre côté, nous réussîmes à faire des collections complètes d'objets sortant de leurs mains. Là, je vois l'exemple parfait d'un marché heureux, bénéficiable aux deux parties

Dès que les Esquimaux se furent installés, je me trouvai en présence d'une situation familière au chef d'une exploration qui met en contact, dans des pays non civilisés, des hommes blancs et des sauvages. Aux yeux d'un sauvage, l'homme blanc civilisé a tous les attributs d'un dieu. Ses armes mortelles et mystérieuses, sa façon de produire instantanément le feu et la lumière, la richesse de son équipement, la variété de sa nourriture paraissent, à ces esprits incultes, une marque d'origine divine. Cette crainte superstitieuse est la meilleure sauvegarde de l'explorateur. Tant qu'elle dure, un homme comme moi, par exemple, en compagnie de six hommes seulement, est en complète sécurité au milieu de deux cents Esquimaux.

Mais, une chose entre toutes peut rompre ce charme divin. Certainement, il est loisible à l'homme blanc, d'adopter une attitude brutale envers le sauvage, sans rien perdre, toutefois, de son autorité, car la puissance implacable passe toujours dans l'esprit inculte pour un attribut de la divinité. Mais, dès que le blanc s'abandonne à des passions viles, et prend des libertés avec les femmes des sauvages, il tombe à leurs yeux au niveau d'un homme ordinaire. C'est pourquoi je saisis la première occasion d'avoir un entretien des plus sérieux avec mes compagnons, et les priai instamment de ne pas céder à ce genre de tentation.

En quittant cette région, nous laissâmes entre les mains des Esquimaux de nombreux objets dont nous n'avions plus besoin. Ils considérèrent comme un cadeau des plus précieux le bois dont étaient construits notre maison et nos observatoires et que nous leur abandonnâmes. Comme ils ne possédaient pas le moindre morceau de bois, ils eurent, grâce à notre don, une abondante provision de matériaux pouvant servir à la construction des traîneaux, à la fabrication des manches de lances et d'autres objets précieux.

Les renseignements scientifiques, rapportés de ce voyage, étaient en quantité considérable. Tellement étendues et complètes avaient été nos observations magnétiques, que les savants à qui nous les communiquâmes, à notre retour en Europe, en 1906, ont passé presque vingt ans à les assimiler, et n'ont fini les calculs, basés sur ces renseignements, que l'année dernière. Jamais rien d'aussi complet, relatif aux phénomènes du pôle Nord magnétique, n'a été jusqu'ici communiqué au monde scientifique.

Mais il nous restait encore à franchir le passage du Nord-Ouest. Nous quittâmes notre camp le 13 août 1905, et fîmes voile à travers le détroit de Simpson. Une grande partie de cette côte a été fixée sur des cartes par des explorateurs qui, auparavant, partis de la baie d'Hudson, avaient voyagé jusque-là par terre ; mais aucun navire n'avait, jusqu'à ce jour, franchi ce détroit, ni repéré les hauts-fonds que l'on ne peut décemment appeler des profondeurs. Si ces cartes sous-marines avaient existé, nous aurions connu des heures moins pénibles. Mais, à maintes reprises, nous craignîmes d'être arrêtés par le manque de profondeur de ces chenaux tortueux. Jour par jour,

pendant trois semaines (les trois semaines les plus longues de ma vie), nous avançâmes lentement, sondant les profondeurs, essayant ici, là et partout, de découvrir un chenal qui nous sortirait de ce mauvais pas et nous conduirait vers des eaux connues, à l'ouest. À un moment donné, dans le détroit de Simpson, il y avait à peine un pouce d'eau entre notre quille et le fond de la mer.

Tant que dura ce dernier effort vers notre but, je ne pus ni manger, ni dormir. La nourriture se collait à mon gosier quand j'essayais de l'avaler ; tous mes nerfs étaient tendus à l'extrême, résolu que j'étais à prévoir le moindre danger et à éviter toute embûche. Coûte que coûte, il me fallait réussir.

Une voile ! une voile ! Ce cri, lancé par la vigie, attesta un beau jour que nous avions décidément réussi ! Quel réjouissant spectacle que de voir, à l'ouest, les contours lointains d'un baleinier ! À nos yeux, cela représentait le terme de maintes années de projets et de labeur, car ce baleinier était parti de San Francisco, avait franchi le détroit de Béring, longé la côte nord de l'Alaska et, où ses flancs profonds avaient flotté, nous pouvions espérer flotter aussi. En sorte que tous les doutes que nous avions nourris sur la possibilité de franchir le passage du Nord-Ouest s'évanouirent. La victoire était à nous !

La tension nerveuse dont j'avais souffert pendant trois semaines disparut instantanément, et, avec sa disparition, l'appétit me revint. Je me sentais une faim de loup. Pendues aux haubans, étaient des carcasses de caribous. J'escaladai les cordages, couteau en main. Sauvagement, je découpai tranche par tranche cette viande crue et, comme une bête affamée, me l'enfonçai dans la gorge par gros morceaux ou par filets, jusqu'à ce que ma bouche en fut pleine. Mon appétit en réclamait encore, mais mon estomac se souleva devant ce festin barbare, et je dus, sauf votre respect, « donner à manger aux poissons ». Mais ma faim ne se tint pas pour satisfaite et, de nouveau, j'ingurgitai de la viande crue, à demi gelée, tout mon soûl. Cette fois, je la gardai, et bientôt je revins à un sentiment de bien-être paisible, tel que je n'en avais pas connu durant les trois terribles semaines qui venaient

de s’écouler. Cette épreuve m’avait vieilli à un tel point que l’on aurait pu me donner entre soixante et soixante-quinze ans, alors que je n’en avais que trente-trois.

Le baleinier était le *Charles Hansson*, de San Francisco, et la date où nous l’aperçûmes était le 26 août 1905.

Après une entrevue avec le capitaine de ce navire, nous poursuivîmes notre route vers le détroit de Béring, pour achever la traversée. Nous ne pensions guère qu’il nous faudrait encore un an avant de terminer cette dernière partie, pourtant bien simple, de notre voyage. La glace s’épaississait de plus en plus, à mesure que, lentement, nous avancions, de sorte qu’au bout d’une semaine, le 2 septembre, nous fûmes complètement arrêtés au large de King Point, sur la côte nord du Canada.

Il devint bientôt évident qu’il nous faudrait hiverner dans ces parages. La nuit arctique approchait et la glace rendait toute nouvelle avance impossible. Aussi choisîmes-nous l’endroit qui semblait le plus favorable, derrière une banquise échouée ; le bateau y étant amarré, nous commençâmes des préparatifs en vue d’un second hiver dans le nord. Nous eûmes bientôt une installation confortable. Notre navigation avait été si lente que nous n’étions qu’à quelques lieues des baleiniers qui, eux aussi, étaient bloqués par les glaces près de l’île Herschel. Ainsi, nous ne manquions pas de compagnie. D’après les rumeurs qui parvinrent à nos oreilles, nous comprîmes bientôt que nous n’étions pas des voisins désirés. Le capitaine d’un des baleiniers laissa même entendre que nous n’étions pas autre chose que cinq bouches de plus à nourrir. Mais, avant la fin de l’hiver, lui et les autres se rendirent compte que nous étions mieux approvisionnés qu’eux. Jamais nous ne fîmes appel à leurs ressources, bien au contraire, au cours de la rude saison, nous dûmes leur envoyer deux tonnes de farine de froment dont ils étaient à court.

Sur King Point avait échoué le baleinier *Bonanza* que les glaces, durant l’été, avaient poussé sur la plage. Son commandant courut avec moi une aventure que je vais relater ici. Il tenait particulièrement à retourner à San Francisco par les terres, de façon à pouvoir fréter un autre vaisseau et être

prêt, le printemps suivant, à remonter vers le nord. Dans le cas contraire, il perdrait toute une saison baleinière.

Pour ma part, je brûlais d'aller à un bureau télégraphique, et de faire savoir au monde que j'avais réussi à franchir le passage du Nord Ouest. Le bureau le plus proche était à sept cent cinquante kilomètres, sur l'autre versant d'une chaîne de montagnes de trois mille mètres d'altitude, et qu'il nous faudrait traverser dans la saison des journées les plus courtes. Cependant nous avions, tous les deux, tellement à cœur d'exécuter notre dessein que nous décidâmes de nous mettre en route.

Le voyage en soi ne m'effrayait point, mais je redoutais fort de le faire en compagnie du capitaine Mogg, du *Bonanza*, pour deux raisons.

La première, c'est qu'il avait de l'argent, ce dont j'étais totalement dépourvu, et que, grâce à cet avantage, il s'octroierait le droit de commander, bien que j'eusse la conviction qu'il avait beaucoup moins de compétence que moi pour une pareille randonnée. La seconde, c'est que le capitaine Mogg étant gros et court, avait peu de chances de pouvoir courir en tirant les traîneaux ; mais j'avais la presque certitude qu'il se ferait voiturer dans l'un d'eux par un attelage de chiens.

Cependant, en dépit de ces inconvénients, je tenais trop à faire ce voyage pour en laisser échapper l'occasion. Mais je faillis reculer, quand nous en vînmes à la question des vivres à emporter. J'avais, à bord du *Gjoa*, quantité de caisses de pemmican, provision idéale pour un long trajet à travers les neiges, car le pemmican étant une viande desséchée avec du gras et du maigre en proportions égales, constitue, sous sa forme condensée, l'aliment le plus complet que l'on ait imaginé pour des climats froids. Mais quand je proposai au capitaine Mogg de nous munir de cette viande et d'en faire notre aliment principal, il m'écouta avec mépris et refusa, catégoriquement, déclarant que de pareilles conserves n'étaient même pas bonnes pour des chiens. Il proposa en échange, et je fus contraint d'accepter son offre, plusieurs sacs de fèves cuites et congelées. Sans parler de leur valeur nutritive, infiniment petite, comparée à leur gros volume, il est facile, même au plus novice habitant de la zone tempérée, de s'imaginer quelle charge

d’eau inutile, contenue dans les fèves, il nous faudrait traîner péniblement à travers la neige, pendant des kilomètres et des kilomètres. Cependant, je me débattis en vain et, ainsi approvisionnés de fèves, nous quittâmes l’île Herschel, le 21 octobre 1905.

Nous avions deux traîneaux et douze chiens, propriété de Jim, notre guide esquimau. Kappa, sa femme, était la quatrième personne de notre petite caravane.

Notre route remontait la rivière de l’île Herschel, franchissait le sommet de la montagne de trois mille mètres et redescendait les pentes méridionales, vers le Yucon, où nous devions rencontrer le premier comptoir commercial à Fort Yucon.

Jim, courant en tête d’un attelage, brisait la neige, et moi je me tenais en tête du second. Au départ, je n’étais pas très en forme ; je me ressentais encore des nombreuses semaines passées sur le *Gjoa*, mais au bout de quelques jours, je retrouvai mon aplomb, et nous couvrîmes facilement de quarante à cinquante kilomètres par jour, à travers une épaisse couche de neige. Ce résultat avait lieu de nous satisfaire, mais la pauvreté de la nourriture, le soir, nous déprima tous profondément, sauf le capitaine Mogg. Bien entendu, lui ne faisait rien pendant le jour, car il se contentait de se prélasser sur l’un des traîneaux, mais les trois autres sentaient bien qu’une petite poignée de fèves cuites ne pouvaient absolument pas redonner à leurs muscles les forces perdues dans les efforts de la journée. Au bout de chaque lieue, notre estomac se creusait davantage et notre maigreur s’accentuait.

Nous laissâmes Jim et Kappa à Fort Yucon, et le capitaine et moi descendîmes le fleuve avec un seul attelage ; le capitaine se prélassant toujours dans son traîneau, et moi toujours courant en tête. À partir de ce moment, nous n’eûmes à affronter aucun péril, car les cabanes-abris du bord de la route sont établies intentionnellement à intervalles d’une demi-journée de marche ; en outre, par bonheur, le lit de la rivière nous indiqua le chemin. Cependant, le capitaine Mogg tenait à parvenir aussi vite que possible dans le monde civilisé ; aussi insista-t-il pour que l’on supprimât le repas de midi et que l’on fît, du petit-déjeuner du matin jusqu’au souper,

une course ininterrompue. Je protestai énergiquement contre cette combinaison, et, soulignant la différence qu'il y avait entre les efforts que lui et moi nous fournissions, je déclarai avoir besoin d'une nourriture plus abondante. Le capitaine, irrité, refusa d'abord de tenir compte de ma protestation ; il me fit remarquer qu'étant le chef et, chose capitale, le seul à avoir le gousset garni, ses ordres devaient prévaloir. À cela, je n'avais rien à répliquer, mais, tel le perroquet de l'histoire, certes je n'en pensai pas moins. Le lendemain matin, nous partîmes de la première cabane, par un soleil radieux, dans une neige épaisse. Je marchai toujours en tête jusqu'à ce que nous fussions à mi-chemin entre la cabane que nous venions de quitter et celle que nous devions atteindre, à midi. Là, j'arrêtai les chiens et informai notre capitaine qu'à partir de cet endroit il n'avait qu'à continuer son chemin tout seul quant à moi, j'allais retourner à la cabane que nous venions de quitter. L'attelage de chiens, le traîneau et toutes les provisions lui appartenant, je les lui laisserais, bien entendu. Rien ne l'empêchait donc de continuer sa route.

Le capitaine resta médusé et me parut effrayé au-delà de toute expression. D'un air piteux, il s'exclama que je voulais le laisser périr dans des régions désertes, car il était absolument incapable de conduire des chiens et, physiquement, dans l'impossibilité de se tenir longtemps sur les jambes ; au surplus, il n'avait aucune expérience des marches dans ces contrées.

« Vous avez peut-être raison, répliquai-je, mais ne vous en prenez qu'à vous de ma décision ; pour ma part, je ne peux pas continuer sans faire trois repas par jour, et trois repas suffisants pour mon appétit. Je n'avancerai pas d'une semelle à moins que vous ne consentiez à me nourrir convenablement. »

Craignant de me voir exiger des conditions moins modestes et d'être abandonné à son destin, le capitaine m'accorda aussitôt ce que j'exigeais. Alors, avec l'assurance d'être suffisamment nourri, je repartis avec lui. Nous arrivâmes à Fort Eghert le 5 décembre 1905. Je me souviens que le thermomètre marquait alors 60° Fahr. au-dessous de zéro. Le Fort Eghert

était le poste militaire américain le plus septentrional, à l'extrémité de la ligne télégraphique réservée à l'armée. Je fus accueilli avec un enthousiasme très flatteur par le commandant du poste, qui m'accabla de compliments et m'invita à accepter son hospitalité pendant plusieurs jours. Je crus devoir refuser cette invitation, mais, d'autre part, j'acceptai, avec une profonde gratitude, l'offre qu'il me fit d'envoyer mes télégrammes. J'en rédigeai un d'environ mille mots, qui fut immédiatement transmis. Par un étrange caprice du sort, mon télégramme n'avait pas été plutôt envoyé que le gel brisa les fils, en un point de la ligne ; ce ne fut qu'une semaine plus tard qu'on put les réparer et j'obtins enfin confirmation que mon télégramme avait atteint sa destination. Naturellement, je reçus à mon tour de nombreuses dépêches, des câblogrammes de félicitations ; j'échangeai également des télégrammes d'affaires avec mon frère, qui, à Oslo, prenait soin de mes intérêts.

Pendant cette semaine d'attente et les semaines suivantes où je récupérai mes forces, je fus l'hôte de M. Frank N. Smith, directeur résident de la Compagnie commerciale de l'Alaska, dont je n'oublierai jamais la charmante hospitalité.

Je quittai le Fort Eghert en février 1906, et, passant d'un comptoir commercial à l'autre, je revins sur mes pas et allai rejoindre Jim et Kappa avec lesquels je me mis en route dans la direction du *Gjoa*. En cette occasion, nous montrâmes plus de bon sens, et nous nous pourvûmes de provisions plus appropriées qu'à l'aller, en sorte que, pour nous trois, accoutumés à voyager dans les régions arctiques, ce retour fut une véritable partie de plaisir.

Un jour, longtemps après avoir atteint le Porc-Epic, rivière de l'Amérique polaire, Jim pousse une exclamation de surprise et me montre quelque chose, loin devant nous. Sa vue perçante a découvert un point noir se mouvant sur la neige. À mon tour, je le distingue bientôt. Après une heure de marche, nous accostons un homme, solitaire, le visage noirci par la fumée ; il n'est même pas accompagné d'un chien et traîne son toboggan derrière lui. C'est M. Barrel, porteur du courrier qu'il va chercher à

l’embouchure du Mackenzie pour le distribuer à tous les comptoirs commerciaux, sur l’autre flanc des montagnes. Je ne peux en croire mes yeux. J’ai devant moi un homme, à des centaines de lieues d’une habitation quelconque, sans une âme pour le secourir en cas de maladie ou d’accident, et qui pourtant, résigné, chemine pendant l’hiver arctique, à travers des espaces déserts et privés de soleil, sans attacher aucune importance à son exploit.

J’étais perdu d’admiration en présence de cet Écossais plein de cordialité et de bonne humeur. Nous devînmes sur-le-champ de véritables amis, et, par la suite, il m’écrivit plusieurs fois ; dans la dernière de ses lettres, il me priait de le compter au nombre des membres de ma prochaine expédition au pôle Sud. J’étais ravi de cette requête et, certainement, j’y aurais donné suite si le destin n’en avait décidé autrement. Cet ami se perdit à l’embouchure du Mackenzie, et l’on n’en entendit jamais plus parler. Je ne peux m’empêcher de saisir cette occasion pour rendre hommage au souvenir d’un des Nordiques les plus remarquables qu’il m’ait été donné d’approcher.

À part cette rencontre, notre voyage de retour vers l’île Herschel se passa sans incident. Les glaces se brisèrent en juillet et, avec assez de facilité, nous nous dirigeâmes vers Pointe-Barrow. De là, nous franchîmes le détroit de Béring et longeâmes la côte jusqu’à San Francisco où nous accostâmes au mois d’octobre. À cette ville, je fis présent du *Gjoa* comme souvenir historique de notre passage du Nord-Ouest. Ce bateau est encore aujourd’hui exposé, sous un abri, à San Francisco, dans le parc du Portail d’Or, et offert à l’examen des curieux.

Je ne veux pas conclure ce chapitre sans raconter, en quelques mots, l’histoire des tentatives du passage du Nord-Ouest. Avant d’essayer cette exploration, j’eus, en 1899, la bonne fortune d’acheter à un vieil Anglais de Grimsby toute la littérature ayant trait à cette question. Cette lecture me permit d’acquérir les connaissances nécessaires avant de me risquer dans mon aventure. Si l’on jette un coup d’œil sur la carte polaire du Nord, on verra qu’il y a d’innombrables chenaux possibles, en lacis, dans le dédale

des îles situées au large de la côte septentrionale de l'Amérique du Nord. À première vue, on croirait que la route exacte devrait passer à l'ouest de l'extrémité nord de Boothia-Félix, car la carte semble nous montrer des mers libres, faciles à franchir. C'est bien par cette voie, en effet, que la plupart de me prédécesseurs ont essayé de traverser, mais leurs tentatives ont toutes abouti à un échec. Ce qui a surtout facilité le succès de mon voyage, c'est que j'ai tourné vers le sud, le long de la côte ouest de Boothia-Félix, dans la direction de l'extrémité la plus méridionale de la Terre du roi Guillaume, et qu'ensuite j'ai continué mon chemin vers l'ouest en longeant la côte de très près. Je dois une bonne part de mon succès au vieil Anglais de Grimsby, car c'est dans un de ses livres, au cours du récit où l'amiral Sir Léopold Me Clintock se décrit à la recherche de Sir John Franklin, que j'eus l'a révélation de posséder la clef du mystère si je prenais une route plus méridionale que celle qu'avaient suivie tous mes prédécesseurs. C'est certainement, grâce à cette révélation, que j'adoptai la bonne voie.

Je dois dire que le passage du Nord-Ouest avait été essayé maintes fois auparavant par différents explorateurs que le Gouvernement britannique avait envoyés à la recherche de Sir John Franklin, disparu après sa première tentative. Celui-ci et les hommes qui l'accompagnaient étaient morts de faim, et cela, chose assez étrange, dans un endroit où, à notre arrivée, nous eûmes la bonne fortune de trouver quantité de gibier sur terre et de poisson dans les eaux.

Quelques années avant mon heureuse traversée, le Gouvernement britannique avait offert un prix de cent mille dollars à celui qui, le premier, découvrirait le passage. Ce prix fut partagé entre le docteur John Rae, de la *Hudson Bay Company* et l'amiral Sir Robert le Mesurier Mc Clure. Mais le *Gjoa* fut le premier navire à franchir le passage du Nord-Ouest, et jusqu'à aujourd'hui, il reste le seul.

Il est, certes, très invraisemblable que quelqu'un, à l'avenir, songe qu'il vaille la peine de tenter l'aventure une seconde fois, surtout s'il considère la somme de difficultés et de dangers énormes qu'il faut affronter.

Le prix que le Gouvernement britannique accorda à l'amiral Sir Robert

et au docteur John Rae se justifie ainsi : Sir Robert, essayant de franchir le passage en venant de l'ouest, s'est avancé jusqu'à la baie de la Pitié dans la terre de Banks. Là, il dut abandonner son bateau, ses compagnons et lui furent ramenés plus tard par une expédition de secours qui avait atteint la terre de Banks, en partant de l'est.

Le docteur Rae, attaché à la *Hudson Bay Company*, n'avait jamais essayé de franchir le passage en bateau ; mais, comme chef de plusieurs expéditions poussées à travers les terres jusqu'à la côte septentrionale du Canada, il avait établi de nombreuses cartes précieuses de la région et fourni les premières preuves certaines du sort subi par l'expédition de Franklin.

Certes, ces hommes remarquables ont bien mérité la récompense accordée en rémunération de leurs longues souffrances et de leurs superbes exploits. Mais, je le répète, le *Gjoa* n'en demeure pas moins le premier et vraiment le seul navire qui ait franchi le passage du Nord-Ouest.

Ayant réalisé la première ambition de ma vie, je me mis à chercher de nouveaux mondes à conquérir. Je consacrai les années de 1906 et 1907 à faire une tournée de conférences en Europe et aux États-Unis, et je revins en Norvège avec des fonds suffisants pour rembourser tous mes créanciers, y compris celui qui avait failli faire échouer mon voyage. Désormais, rien ne m'empêchait d'imaginer d'autres plans.

CHAPITRE IV

LA COURSE AU PÔLE SUD

L’exploit que je décidai d’accomplir ensuite était la conquête du pôle Nord. Je désirais tenter, pour mon propre compte, l’expérience que le docteur Nansen avait faite quelques années auparavant : il s’agissait de suivre les courants polaires à travers le pôle Nord, de déboucher dans la mer Arctique et de la traverser. Dans ce but, je me procurai le *Fram,* le fameux navire du docteur Nansen ; bien que ce bateau se ressentît fort de ses longs services, je savais qu’il lui serait encore passible de résister au choc des glaces polaires et de transporter sans péril les membres d’une expédition. J’avais préparé tous mes plans, fait mettre en état et ravitailler le *Fram,* et choisi pour cette tentative tous mes compagnons auxquels j’ajoutai un aviateur. Alors, au moment où j’étais prêt, le monde enthousiasmé retentit de la nouvelle que l’amiral Peary, en avril 1909, avait atteint le pôle Nord. Pour une émotion, certes, c’en était une ! Si je voulais maintenir mon prestige d’explorateur, il me fallait rapidement remporter, moi aussi, un succès sensationnel. Je résolus de frapper un grand coup et je fis savoir que je persistais à considérer la valeur scientifique d’un pareil voyage comme digne de l’effort à faire. Aussi, en août 1910, quittai-je la Norvège avec mes compagnons.

D’après notre plan, nous devions entrer dans l’océan Arctique par le détroit de Béring, car nous croyions que le courant principal prenait cette direction. Pour aller de la Norvège au détroit de Béring, nous doublerions le cap Horn. D’abord, nous fîmes escale à l’île Madère et là, j’informai mon équipage que, comme on avait découvert le pôle Nord, j’avais décidé d’aller au pôle Sud. Avec enthousiasme, tous mes compagnons acceptèrent ce changement d’itinéraire.

L’histoire de cette nouvelle recherche a été racontée en détail dans mon livre : *Le Pôle Sud,* qui a paru en anglais en deux éditions différentes.

L’exploration du capitaine Scott a, de même, intéressé tant de lecteurs que ce serait véritablement rabâcher que la raconter de nouveau. Toutefois, il convient de faire quelques remarques sur les raisons pour lesquelles nous sommes revenus indemnes de cette hasardeuse aventure, et sur les causes de la mort tragique du capitaine Scott et de ses compagnons. Je désire également répondre, ici avec franchise à ceux qui m’ont reproché d’avoir voulu battre à la course mon concurrent ; ces reproches viennent d’une incompréhension grossière de certains faits essentiels, et je sens qu’ils m’ont injustement compromis dans l’esprit de nombreuses gens. On raconte, par exemple, que, du point de vue sportif, j’handicapai le capitaine Scott en ne l’avisant pas de mon projet d’entrer en compétition avec lui. La vérité est toute différente.

Le capitaine Scott fut informé, avec le plus de détails possibles, de mes intentions, d’abord avant son départ de l’Australie, et ensuite après que nous eûmes tous les deux installé nos camps de base dans l’Antarctique. Quand je partis de Madère, à l’automne de 1910, je laissai à mon secrétaire une enveloppe cachetée contenant un câblogramme qu’il devait expédier au capitaine Scott, en Australie. Mon secrétaire se conforma à mes instructions, quelques jours, après que nous eûmes pris la mer ; dans ce câblogramme, j’exposais clairement que je m’efforcerais de devancer le capitaine Scott dans son voyage au pôle Sud.

Plus tard, pendant l’hiver (ce qui était l’été dans l’Antarctique), les membres de l’expédition Scott vinrent dans notre camp, dans la baie des Baleines – à une distance du leur d’environ deux cent cinquante kilomètres – et ils y virent tous nos préparatifs. L’équipage des deux expéditions fut contraint de passer d’hiver dans le camp et d’attendre les premiers jours favorables à la course au pôle. Non seulement nous offrîmes à Scott et à ses hommes une hospitalité entière et l’occasion d’inspecter notre équipement, mais je les invitai à rester avec nous et à faire usage de nos chiens. Ils refusèrent. Toute l’expérience que j’avais acquise dans mes voyages polaires m’avait convaincu que les chiens étaient les seuls animaux de trait possibles sur la neige et sur la glace. Ces bêtes sont rapides, fortes, solides

sur pattes, intelligentes et capables de franchir n'importe quel terrain que l'homme lui-même peut traverser. Scott, d'autre part, était venu vers le sud muni de traîneaux à moteur qui avaient immédiatement paru impraticables sur de larges étendues de glace et de neige. Il avait également amené une certaine quantité de poneys du Shetland, et c'est à ces deniers que, finalement, il enchaîna son sort. Je suis convaincu qu'il commit là une erreur fatale, et j'ai la grande douleur de croire que ce mode de transport fut en partie la cause de la fin tragique de cet héroïque explorateur.

Mais, permettez-moi de le redire, j'avais, sans aucun doute, donné au capitaine Scott un avis suffisamment clair de mes intentions avant que lui-même entreprît son expédition.

Le choix que je fis de la barrière de glace comme base, constitua le facteur essentiel de mon succès, tout comme le choix que fit mon prétendu rival d'un emplacement sur la terre ferme à l'ouest contribua, en grande partie, à l'empêcher de revenir du pôle, sain et sauf. D'abord, les courants atmosphériques dans les régions antarctiques font que le froid est beaucoup plus rigoureux sur terre que sur la glace. Dans les meilleures conditions possibles, le climat de l'Antarctique n'est pas loin d'être le pire du monde, surtout si l'on tient compte de la terrible violence des tempêtes qui y soufflent presque constamment ; elles sont d'une rapidité à peine croyable. Scott eut, à plusieurs reprises, à lutter contre des vents d'une violence que nul homme ne peut impunément affronter. Dans leur camp d'hiver, le capitaine anglais et ses compagnons souffrirent, pendant les pénibles mois d'attente, d'une suite presque ininterrompue de mauvais jours, circonstance qui, non seulement déprima fortement l'équipage, mais compromit sérieusement le travail de préparation pour la course finale vers le sud. Mon camp, établi sur la glace, fut favorisé par des conditions atmosphériques infiniment meilleures, et nous n'eûmes à souffrir d'aucune incommodité. Comme l'expérience m'avait appris à construire un refuge tout à fait à l'abri du vent, et à résoudre le problème de la ventilation intérieure, je finis par installer des quartiers d'hiver assez confortables.

La barrière de glace, dont on parle tant dans tous les ouvrages sur les

explorations antarctiques n’est, en réalité, rien d’autre qu’un gigantesque glacier dégringolant des hauteurs des montagnes jusqu’à la mer. Ce glacier mesure des centaines de kilomètres de largeur et de cent cinquante à deux cents mètres de hauteur. Ainsi que tous les glaciers, celui-ci, en se brisant, forme à sa base inférieure des icebergs. C’est pourquoi l’idée d’établir un camp permanent à cet endroit avait, certes, été déjà envisagé bien des fois, mais on l’avait toujours écartée comme trop dangereuse.

Cependant j’avais avec soin étudié les ouvrages de mes devanciers, et je m’étais livré sur eux à de longues réflexions. En comparant les récits, je fis cette découverte que la baie des Baleines, tout en n’étant qu’un bassin dont les murs du grand glacier formaient la rive, n’avait pas sensiblement changé de longueur depuis que James Ross l’avait découverte, en 1842. « Certainement, me dis-je, si cette partie du glacier, ne s’est pas modifiée en soixante-huit ans, il ne peut y avoir qu’une explication de ce phénomène la barrière, à ce point, doit être solidement fixée sur le roc d’une grande île inébranlable. » Plus je creusais cette explication, plus j’étais convaincu de son exactitude. Aussi n’eus-je aucune crainte sur la stabilité de l’emplacement de notre camp, une fois que j’eus décidé de l’établir, dans la baie des Baleines, sur le sommet de la barrière. Inutile d’ajouter que, par la suite, les événements justifièrent pleinement ma confiance. À l’aide d’instruments d’une extrême précision, nous fîmes des observations sur ce point, pendant plusieurs mois de suite ; aucune ne nous révéla, en cet endroit, le plus léger déplacement de la barrière.

Notre campement dans cette baie facilita, pour plusieurs motifs, la réalisation de notre projet. D’abord, il était situé plus près du pôle que ne l’était le camp de Scott, et, de plus, comme les événements le prouvèrent, le chemin vers le sud, que ce choix nous obligea à prendre, était celui qui servît le mieux nos desseins.

Cependant, parmi tous les facteurs de notre succès, il en est un qui y contribua tout particulièrement : ce fut l’heureux usage que nous fîmes des chiens comme moyen de traction. En voici brièvement la raison : nous avions résolu, pour atteindre notre but, de faire vers le sud, en partant de

notre camp permanent, des voyages successifs, d'installer des dépôts et de creuser, à des distances de plusieurs journées de marche, des cavités où seraient enfouies des provisions ; en sorte qu'il nous serait possible de réaliser notre dessein sans avoir à nous charger du ravitaillement nécessaire au retour. Après avoir calculé les distances qui devaient séparer ces différents dépôts et la quantité de ce qu'il nous faudrait enfouir dans chaque cavité, je réussis à réduire la charge des traîneaux, en évaluant la chair des chiens capable de servir de nourriture aux hommes. Étant donné que chaque chien esquimau représente vingt-cinq kilos de viande, il était évident que chaque chien que nous emmènerions diminuerait de vingt-cinq kilos la nourriture à emporter et à enfouir. Dans mes calculs, avant notre départ, j'avais établi avec précision le jour où l'on devrait tuer un chien, car il coïncidait avec le moment où les vivres diminueraient sur les traîneaux et où le chien cessant d'être utile comme bête de trait, sa chair s'imposerait comme aliment. Ce plan se réalisa à un jour et à un chien près. Ce qu'il importe surtout de remarquer, c'est que, grâce à cette viande fraîche, nous pûmes atteindre le pôle et regagner facilement notre base.

À leur retour du pôle, Scott et ses compagnons sont morts, non pas de désespoir à l'idée d'être arrivés seconds, mais véritablement de faim, car ils furent dans l'impossibilité de se procurer une nourriture suffisante. La différence qu'il y a entre nos deux expéditions tient uniquement à nos différents moyens de transport nous avions des chiens et eux n'en avaient pas.

Le reste de notre histoire, tout le monde la connaît. Avec quatre de mes compagnons j'atteignis le pôle en 1911 ; j'y campai pendant trois jours ; ensuite, j'explorai le voisinage dans un rayon de quinze kilomètres, afin de m'assurer, au cas où mes observations se seraient trouvées erronées, que nous avions bien mis le pied sur le véritable point. Sous une tente fixée à cet endroit, nous laissâmes le drapeau norvégien et le procès-verbal de nos observations ; puis nous revînmes sains et saufs à la baie. Un mois plus tard, en janvier 1912, Scott atteignit, à son tour, la tente où il trouva mon procès-verbal. Pour revenir à leur base, lui et ses quatre compagnons firent

d’héroïques efforts, mais périrent victimes de la faim et des intempéries, avant de pouvoir y parvenir.

Scott n’était pas seulement un grand explorateur, il était aussi un véritable sportsman. Je ne peux pas en dire autant de la plupart de ses compatriotes. De même qu’en temps de guerre on a pu remarquer que les soldats des camps opposés éprouvent un grand respect pour leurs adversaires en armes, tandis que les non-combattants, à l’arrière, semblent se croire obligés de chanter des hymnes de haine contre leurs ennemis, de même, quand il s’agit d’exploration, il arrive souvent que les hommes entrés en lice éprouvent des sentiments de haute considération pour leurs concurrents, tandis que leurs compatriotes, installés chez eux, dans leur fauteuil, estiment qu’il est de leur devoir de ravaler, uniquement par chauvinisme, le mérite d’un étranger. Avec l’espoir que le commentaire suivant sera lu à la lueur de la précédente comparaison, je me sens justifié à dire qu’en général les Anglais ne sont pas de très beaux joueurs. Ce trait de caractère s’est manifesté, en plusieurs occasions, au sujet de ma réussite au passage du Nord-Ouest et au pôle Sud ; mais deux exemples suffiront à prouver ce que j’avance.

L’année qui suivit mon arrivée au pôle, le fils d’un éminent Norvégien, en rentrant un soir d’une école anglaise qu’il fréquentait à Londres, déclara avec indignation à son père qu’on lui enseignait que Scott avait été le premier à toucher le pôle Sud. Après enquête, on découvrit que le rapport de l’enfant était exact et que, dans d’autres établissements scolaires, on s’arrangeait pour passer sous silence le succès des Norvégiens.

Mais un incident plus grossier et plus choquant, parce qu’il fut provoqué par un personnage bien informé et moins justifié qu’un autre à jouer sur les mots, survint au dîner que m’offrit, à Londres, la Société Royale de Géographie, sous la présidence de Lord Curzon, son président effectif. À ce banquet, l’éminent politicien anglais fit un grand discours. Après avoir, avec des détails précis et avec insistance, justifié l’importance que j’avais attachée à mes chiens comme collaborateurs de mon succès, il finit sa péroraison par cette phrase : « En conséquence, je propose trois bans pour

les chiens ! » Et il souligna nettement, l'instant d'après, l'intention satirique et péjorative de cette remarque en m'adressant un geste d'apaisement inutile ; il semblait ainsi, malgré mon impassibilité absolue, vouloir m'imposer de laisser passer sous silence cette insulte à peine voilée.

À notre retour en Europe, à bord du *Fram*, nous fîmes la première escale à Buenos-Aires. Ici, je veux exprimer la gratitude infinie que je ressens pour M. Pedro Christophersen, riche Norvégien établi définitivement dans la capitale de l'Argentine. Ses secours financiers en temps opportun, ses conseils et autres bons services évitèrent, en maintes circonstances, un échec à mon expédition.

En Europe, non seulement dans mon pays natal, mais dans d'autres contrées, on nous combla d'honneurs. Pendant une visite que je fis peu après aux États-Unis, on me témoigna une amabilité très flatteuse. La Société Nationale de Géographie me remit, à Washington, en présence d'une assemblée d'élite, sa grande médaille d'or. Cependant, jamais je ne cesserai de regretter qu'au cours de cette visite un incident m'ait en apparence brouillé avec cette Société, laquelle, depuis lors, n'a pas laissé échapper une occasion de me traiter avec un manque de considération tout à fait surprenant. Je dis « surprenant » parce que, à ce moment-là, je n'ai pas pu – et pas davantage depuis lors – apprendre pour quelle cause j'avais mérité ce discrédit.

Plus tard, cette même Société, en certaines circonstances, manqua de nouveau de courtoisie à mon égard. Le plus pénible incident se place au printemps de 1926. Je faisais alors, aux États-Unis, une tournée de conférences sur l'heureuse randonnée en aéroplane que j'avais effectuée en compagnie d'Ellsworth, au cœur de l'Arctique, sous une latitude de 88° N. J'avais reçu l'invitation de faire, au siège de cette Société, une conférence sur ce même sujet, à la fin de ma tournée, et j'avais accepté de grand cœur. Mon itinéraire allant de la côte du Pacifique vers l'est, me conduisit, par Kansas City, à une courte distance du pénitencier fédéral de Fort Leavenworth. Me rappelant mon intimité avec le docteur Cook, durant les deux années périlleuses de l'expédition antarctique, à bord du *Belgica*, et

n’ayant pas oublié non plus la dette de reconnaissance que je lui devais pour sa bonté envers moi, pendant mon noviciat d’explorateur, me souvenant enfin que j’étais redevable de la vie à son esprit fertile en ressources qui m’avait tiré des dangers de cette expédition, je sentais qu’il était de mon devoir de me détourner de mon chemin et d’aller jusqu’à cette prison rendre visite à mon vieux bienfaiteur, à un moment où le malheur l’accablait. Je ne pouvais agir différemment sans me convaincre d’une vile ingratitude et d’une couardise méprisable. Alors, pas plus qu’aujourd’hui, je n’avais qualité pour juger la vie du docteur Cook dans ses dernières années. J’ignorais complètement les faits pour lesquels on l’avait emprisonné et ne désirais pas les connaître, ni me faire une opinion à leur sujet. Eussé-je appris qu’il était coupable de délits plus graves que ceux dont on l’accusait, je n’en aurais pas moins considéré de mon devoir d’agir comme je l’ai fait. Quelles que soient les fautes du docteur Cook, celui qui les a commises n’était pas l’homme que j’ai connu dans ma jeunesse ; il était alors un gentleman, pétri de bonté et courageux comme un lion. Sous l’influence d’un bouleversement physique dont il n’était pas responsable, sa personnalité avait pu se modifier.

Les reporters qui m’interviewèrent, après ma visite au docteur Cook, publièrent un compte rendu selon lequel j’aurais insinué que les preuves que Peary donnait d’avoir atteint le pôle n’étaient point concluantes, tandis qu’on ne pouvait douter des affirmations de Cook sur le succès de ses recherches. À la vérité, je n’ai jamais discuté cette question avec aucun journaliste ; les propos que l’on m’attribua sont de pure invention. Pourtant la Société de Géographie de Washington, les prenant pour argent comptant, refusa de tenir compte d’un télégramme où j’affirmais que mes propos avaient été mal interprétés, et, brutalement, me fit savoir que ma conférence n’aurait pas lieu.

Elle se crut certainement justifiée à prendre cette mesure sévère par le crédit qu’elle accorda au compte rendu des journalistes. Inutile de dire qu’à mon avis elle agit avec une précipitation inconsidérée, et je sais que sa décision était due à une fausse interprétation des faits.

Revenons maintenant en 1914. Le *Fram* étant ramené en Norvège, je m'occupai à le fréter en vue de son prochain voyage à travers le pôle. J'achetai même un biplan *Farman* qui devait servir à faire des reconnaissances aériennes dans les champs de glaces arctiques. C'était la seconde fois que je décidais d'employer des avions pour des expéditions polaires, et il est important de se rappeler ce fait, ainsi que la date de 1914, à cause de leur relation avec les expéditions de 1925 et de 1926, que j'entrepris à travers l'Arctique, en avion et en dirigeable. On comprendra, dans un autre chapitre, l'importance de ces deux indications.

On me livrait le *Farman* à Oslo, quand éclata la guerre mondiale avec son horrible sauvagerie. Il résulta de cette catastrophe que l'esprit du public se désintéressa de toute exploration arctique. Aussi fis-je don de mon biplan au Gouvernement de mon pays pour que l'armée norvégienne le comptât au nombre de ses engins de défense.

CHAPITRE V

DANS L'ÉTAU DE LA BANQUISE

Restant désœuvré pendant la guerre, je me décidai à suivre l'exemple de tant d'autres citoyens des pays neutres et à essayer de faire fortune. J'espérais gagner une somme qui me permît d'équiper sans aide m'a prochaine expédition. Seul, un explorateur sans le sou peut concevoir le lamentable état d'infériorité dans lequel se trouvent tous les explorateurs forcés d'user leur temps et leur énergie à recueillir les fonds nécessaires à leurs recherches. Les découragements mortels, les retards sans fin, les blessures d'orgueil et même d'amour-propre qu'implique cette course au dollar, constituent l'élément tragique de la vie d'un explorateur. À ce moment, je crus voir la possibilité, pour une fois, de m'éviter ces tracas.

Une possibilité semblable s'offrait dans tous les pays neutres, et nulle part d'une façon plus manifeste qu'en Norvège. Le succès des alliés dépendait essentiellement du nombre de leurs bateaux ; l'excellente flotte marchande de la Norvège se faisait payer ses services à des prix fabuleux. Je plaçai tout mon argent dans les transports maritimes et, comme beaucoup d'autres, je réalisai un gain inespéré. Ne m'étant pas engagé dans la spéculation par amour du lucre, je m'en retirai en 1916, quand je me crus assez riche. J'avais alors gagné environ un million de couronnes, ce qui, si l'on considère la valeur de l'argent à ce moment-là, équivalait en chiffres ronds deux cent cinquante mille dollars. Cette somme suffirait à payer les frais d'une nouvelle et complète expédition, telle que je l'envisageais à travers l'océan Arctique.

Comme j'avais les moyens de m'offrir quelque chose de mieux, je trouvai que le *Fram* ne me convenait plus. Il était vieux, ses bois montraient nettement des signes de vétusté, et il aurait eu besoin de grosses réparations avant d'entreprendre cette traversée. Au surplus, j'avais imaginé un bateau

répondant mieux à mes nécessités. Je soumis mon idée à un constructeur naval compétent, Christian Jensen, qui prépara les plans et accepta de construire le navire. À voir ces plans, on aurait cru que celui-ci mesurait cent vingt pieds de long sur quarante de large, mais la coque avait des dimensions beaucoup plus grandes. De fait, elle ressemblait à une moitié d'œuf coupé dans sa longueur. En d'autres termes, le fond du navire devait être arrondi sur tous ses points de telle façon que, lorsqu'il se trouverait serré dans les crocs de la glace, il n'offrirait aucune prise, tandis qu'au contraire il pourrait être soulevé vers la surface des eaux par la pression de ces masses solides.

Je ne tenais pas à employer du bois de Norvège ; aussi en importai-je de Hollande, d'une très belle qualité. Cela me causa de fortes dépenses, tant pour la matière elle-même que pour les frais de transport. Je fis construire mon navire dans un chantier près d'Oslo. Le 7 juin 1917, il fut lancé sans avarie, et on le baptisa *Maud*, en l'honneur de notre bien-aimée reine. La tâche qui m'incomba, ensuite, fut de ravitailler le navire pour la traversée. Je fis venir les vivres des États-Unis, achetant mon jambon fumé chez les Armour de Chicago, et le reste dans la même ville, chez les Sprague, Warner et G. Pendant que ces préparatifs se poursuivaient, le gouvernement des États-Unis m'invita à visiter le « front », en France et en Belgique. Cette invitation fut probablement motivée par l'incident suivant.

En octobre 1917, les Allemands avaient officiellement déclaré la guerre sous-marine sans merci. Alors, pas plus qu'aujourd'hui, je ne voyais de raison de blâmer les Allemands quand ils employaient leurs sous-marins à la destruction de tous les navires ennemis, ou même neutres, chaque fois que ceux-ci faisaient incontestablement de la contrebande de guerre. Le seul espoir qu'avait l'Allemagne de remporter la victoire était d'empêcher les alliés de se ravitailler par mer. L'usage des sous-marins, dans ce but, me semble donc tout à fait légitime. Cependant, jamais je n'ai pu admettre qu'on eût le droit d'employer, à cet effet, ces engins de guerre, sauf après avoir fouillé le bateau suspect, et mis à l'abri les passagers et l'équipage. Aussi, dès que les Allemands jetèrent par-dessus bord tout sentiment

d’humanité, et se mirent à couler des bateaux sans avis préalable, je partageai la violente indignation de tous les gens civilisés.

Mon indignation ne connut plus de bornes lorsqu’en octobre 1917, un sous-marin allemand coula, sans avertissement, dans la mer du Nord, un vaisseau marchand norvégien, détruisant tous ceux qui se trouvaient à bord, tirant même sur les canots de sauvetage mis à la mer en plein affolement.

Avant la guerre, le Kaiser en personne avait, en l’honneur de mon succès au pôle Sud, épinglé sur ma poitrine une des décorations allemandes. Le jour où l’on apprit en Norvège la fin brutale d’un de nos navires marchands, je me sentis invinciblement poussé à manifester mon indignation avec éclat. L’habitude que j’avais de me maîtriser m’empêcha de céder à un mouvement impulsif. Je m’accordai vingt-quatre heures pour mûrir en moi-même ma première impression. Ce répit m’amena à constater que mes sentiments n’avaient pas varié. Après délibération, et avec une intention bien raisonnée, je pris le chemin de la Légation d’Allemagne, à Oslo. J’avais dans ma poche toutes mes décorations et mes médailles allemandes, ainsi qu’une lettre annonçant ma décision formelle de ne plus les porter. À la Légation, on m’introduisit en présence du Prince de Wied, qui faisait fonction de ministre d’Allemagne. Je l’avais rencontré dans le monde, en plusieurs occasions, et nos relations avaient toujours été amicales. Il s’avança vers moi, avec un sourire, la main tendue pour m’accueillir. Je ne répondis ni à son sourire, ni à sa main tendue. Je lui annonçai que j’étais venu pour une question extrêmement grave et, de crainte de ne pouvoir impromptu exprimer avec force mes sentiments, je lui lus la lettre que j’avais soigneusement rédigée : j’y exprimais mon indignation et mon ressentiment, et déclarais avoir apporté, afin de les rendre à l’Empereur, les médailles et décorations dont il m’avait honoré, car, le donateur ne m’inspirant plus qu’horreur et mépris, je n’attachais aucune valeur, à ses récompenses.

Sans doute le gouvernement des États-Unis fut-il informé de cet incident, et c’est en partie à cause de cela qu’il me fit part de l’invitation dont j’ai fait mention plus haut. Grâce à cette faveur particulière, je rendis visite, à

Londres, en janvier 1918, à l'amiral Sims qui me fournit force détails sur le plan des flottes alliées, en réponse à la guerre sous-marine allemande.

Au printemps de 1918, je fis des conférences aux États-Unis sur ma visite au front et je revins en Norvège, exactement quinze jours avant que le *Maud* appareillât pour sa longue traversée. J'avais alors décidé d'aller dans les régions arctiques par la voie la plus courte possible. Aussi avais-je le dessein de longer la côte de Norvège, d'Oslo à Tromsœ. De là, je cinglerais vers le Passage du Nord-Est, le long de la côte nord d'Europe et d'Asie. Je contournerais le cap Tsoheliouskine, l'archipel sibérien et, ainsi, pourrais-je pénétrer dans le même courant arctique que j'eusse atteint si je m'étais dirigé d'abord vers le détroit de Béring.

Peu avant l'époque où le *Maud* devait appareiller d'Oslo, vers la fin du printemps de 1918, le ministre de Norvège à Berlin m'écrivit pour m'informer qu'il serait prudent d'obtenir des autorités navales allemandes le droit de passage dans la mer Arctique ; faute de quoi, les sous-marins pourraient torpiller le *Maud*. Je répondis que jamais je ne demanderais une pareille faveur à un gouvernement.

Pour la seconde fois, la bonté de l'amiral Sims me rendit grand service. Grâce à ses renseignements, je sus l'heure où je devais partir : c'était le moment où les sous-marins allemands, en chasse dans la mer Arctique, avaient dû retourner à leur base pour le ravitaillement. Nous partîmes de Tromsœ, le 15 juillet 1918, et cinglâmes vers l'est, le long de la côte nord de l'Europe.

Cependant, les dix jours suivants, nous vécûmes dans un véritable état d'angoisse ; car nous savions que, tant que nous n'aurions pas franchi la mer Blanche, nous pouvions craindre de nous rencontrer nez à nez avec un sous-marin qui, par hasard, aurait croisé dans ces eaux. Notre appréhension donna, le 25 juillet, naissance à un incident amusant au moment même où nous touchions le détroit de Yugor. Seul, l'homme de quart se tenait sur le pont ; tout le reste de l'équipage était rentré. Une tempête soudaine l'obligea, pour manœuvrer le bateau, de faire appel à tous les bras. Aussitôt, j'apparus à l'escalier de dunette et criai en bas : « Vite ! tout le monde sur le

pont ! » Quelques instants après, je fus abasourdi de voir l'équipage grimper pêle-mêle l'escalier. Certains des hommes en vêtements de nuit, d'autres avec des hardes prises au hasard et enfilées de travers ; l'un d'entre eux, même, revêtu d'un complet de civil, chapeau melon et parure complète, tenait sa valise à la main. Mon ahurissement se changea en un éclat de rire quand je compris que l'on avait interprété mon appel comme un avertissement de la présence d'un sous-marin. Mon rire et un coup d'œil jeté vers le ciel convainquirent mes compagnons de leur erreur, et ils ne tardèrent pas à reparaître en tenue de manœuvre.

Le Passage du Nord-Est avait été franchi avant nous et la traversée n'offre pas de grandes difficultés à des navigateurs expérimentés. Le premier endroit où nous eûmes des ennuis assez sérieux fut dans la mer de Kara, mais ces ennuis nous incommodèrent peu de temps. Le 1er septembre, nous arrivâmes à l'île Dickson ; là, nous fîmes provision d'essence, et nous partîmes vers l'est quatre jours plus tard. Le 9 septembre, nous passâmes devant le cap Tchéhouskine, remarquable seulement par sa situation, au point le plus septentrional de l'Asie. Nous rencontrions, maintenant, de grandes étendues de glace, et nous ne pouvions qu'avancer lentement le long d'une voie étroite, tout en côtoyant la rive.

Vers le 13 septembre, la glace rendit le chemin impraticable, et nous commençâmes à chercher un lieu pour hiverner.

Les parages n'étaient guère propices à nos desseins. Il n'y avait en vue aucun port rappelant en quoi que ce soit celui qui nous avait favorisés à notre passage du Nord-Ouest ; il n'y avait, d'ailleurs aucun port, quel qu'il fût. La seule chance d'abri qui nous restait était de nous placer derrière deux petits îlots ; capables, jusqu'à un certain point, d'amortir le choc des glaces descendant du nord vers le rivage. Il était facile d'accoster, car un chenal ouvert entre les îlots y conduisait directement, mais, tout engageante que paraissait cette anse, je craignais que ce fût une sorte de traquenard.

Cependant, à l'abri du vent, nous réussîmes à amarrer sur la banquise, à deux cents mètres de la plage. Nous appelâmes ce havre incertain le port de *Maud*, et, malgré son aspect peu favorable au début, il nous abrita

suffisamment pendant une année.

Aussitôt après l'amarrage, nous allâmes nous assurer qu'il nous serait possible d'installer sur la côte les baraquements nécessaires. L'endroit nous parut convenable ; nous pûmes y construire nos observatoires et des chenils pour vingt chiens. Nous hâtâmes nos préparatifs en sorte que, au bout de trois semaines, le 30 septembre, tout était fini, et nous étions confortablement installés pour l'hiver.

Ce sont les rudes vents de l'Arctique qui rendent les hivernages peu confortables ; aussi notre premier soin fut-il d'amonceler des pelletées de neige contre les flancs du *Maud*, afin d'en entasser une vraie montagne tout autour, s'élevant presque au niveau du pont, et dévalant à pic jusqu'à la banquise. Pour notre commodité, nous installâmes une planche de débarquement, d'une pente beaucoup plus douce, reliant la banquise à la partie du pont du *Maud* la plus rapprochée de l'entrée de ma cabine. Sur un côté de cette planche nous avions tendu une corde servant de rampe, après laquelle, par temps de gel, on pouvait s'accrocher pour éviter une chute.

Parmi nos bêtes se trouvait une chienne qui devait mettre bas sous peu. Elle m'était très attachée et, chaque matin, dès que je sortais de ma cabine, elle se précipitait vers moi en mendiant une caresse. La prenant dans mes bras, je la descendais jusqu'à la banquise ; ainsi elle me tenait compagnie dans mes promenades hygiéniques. Un jour que je la portais et m'apprêtais à descendre, Jacob, le chien de garde du *Maud*, accourut vers moi et me heurta si fort que je chancelai ; je tombai, la tête la première, à côté de la planche, et j'allai, de mon épaule gauche, buter contre la glace, au pied de la pente rapide, de tout le poids de mon corps. Pendant un instant, « j'en vis trente-six chandelles » !

Quand je repris mes sens, je réussis à m'asseoir mais sentis mon épaule très douloureuse. Sans aucun doute, j'avais une grave fracture, ainsi que les rayons X le prouvèrent, trois ans plus tard. Je pus cependant grimper à bord et regagner ma cabine ; là, Wisting, autrefois externe à l'hôpital d'Oslo, fit de son mieux pour réduire la fracture. Mais la douleur était si vive et l'enflure si énorme que, ni lui, ni moi, ne pouvions savoir alors s'il avait

réussi. Ce choc me bouleversa tellement que je dus garder le lit pendant huit jours. Ensuite, je demandai à Wisting de mettre mon bras en écharpe et je pus vaquer de nouveau à mes occupations. Mais la malchance ne m'avait pas encore lâché.

Le 8 novembre, je sortis sur le pont de si bonne heure, le matin, qu'il faisait presque aussi noir que pendant la nuit. Un brouillard épais ajoutait à l'épaisseur des ténèbres. Jacob, le chien de garde, vint en courant vers moi et, après m'avoir fait quelques instants ses démonstrations d'amitié, fila comme un trait jusqu'en bas de la planche et disparut sur la banquise. Je ne me risquai pas à le suivre dans la crainte d'une autre chute ; mais, après avoir franchi la planche, je longeai le flanc du bateau, évitant avec soin les morceaux de glace et de neige dont le passage était jonché. À peine arrivais-je sous le beaupré que je perçus un bruit étrange qui me fit dresser aussitôt les oreilles pour le mieux discerner. Ce bruit rappelait les premiers et légers soupirs du vent dans les agrès, au moment où fraîchit la brise ; en peu de temps, ce bruit grossit et ressembla nettement à une forte respiration. Écarquillant mes yeux dans la direction voulue, je finis par apercevoir Jacob qui revenait ventre à terre, et, une minute après, derrière lui, je distinguai l'immense forme d'un ours polaire qui le serrait de près. C'était le souffle de cet ours, galopant à toute vitesse, qui, tout à l'heure, m'avait surpris.

À l'instant, je me rendis compte de la situation je me trouvais en présence d'une ourse et de son petit. Jacob les avait dénichés et s'était mis à taquiner l'ourson. La fureur de la mère avait aussitôt persuadé Jacob qu'on avait, à bord, un pressant besoin de lui. Évidemment, la situation présentait un côté humoristique, mais je ne m'attardai pas à le savourer, car je voyais qu'elle offrait aussi de sérieux dangers pour moi. Dès que l'ourse m'aperçut, elle s'assit et me fixa. Je la fixai à mon tour. Cependant, je crois que nos points de vue étaient différents. Tous les deux, nous nous tenions à peu près à égale distance de la planche d'embarquement. Que faire, seul, sans aide, avec l'usage d'un seul bras, le gauche ? Parbleu ! je n'ai pas grand choix je cherche à atteindre la planche, aussi vite que possible, mais

l’ourse a la même idée. Alors, commence une course entre un infirme et une bête en furie et solide sur ses pattes. L’infirme est fortement handicapé. Je n’avais pas plus tôt atteint la planche et posé le pied dessus que l’ourse m’étala en me frappant au beau milieu du dos. Je tombai sur mon bras cassé, face contre terre, et pensai que ma dernière heure avait sonné. Mais, point du tout ; ma bonne étoile ne cessa pas de briller. Jacob, qui, tout ce temps, était resté à bord, se mit brusquement dans la tête de descendre ; il voulait probablement jouer avec l’ourson. Mais pour cela, il lui fallait passer par l’endroit où la mère avait affaire avec moi. Dès que l’ourse aperçut Jacob, elle bondit haut dans les airs et s’élança à sa poursuite. Il ne me fallut pas longtemps pour gravir la planche et me mettre en sécurité ; jamais jusqu’alors je n’avais senti la mort d’aussi près.

Cet épisode n’a pas cessé d’avoir pour moi un très grand intérêt, à cause du fait psychologique qui se produisit au moment où je courus le plus grand danger. J’avais toujours entendu dire que, lorsqu’un homme se trouve en présence d’une mort apparemment certaine, comme c’était mon cas aux pieds de l’ourse, il revoit instantanément, d’ordinaire, les principaux épisodes de sa vie défiler avec une netteté saisissante. Rien d’aussi sérieux ni d’aussi important n’occupa ma pensée, pendant que j’étais étendu dans l’attente du coup mortel ; bien au contraire, un problème se posa à mon esprit qui, malgré sa précision, était certainement frivole. Je me demandais combien on balayait d’épingles à cheveux sur les trottoirs de Regent Street, à Londres, le lundi matin ! La raison de cette sotte pensée, à une minute aussi grave de ma vie, j’en laisse l’explication à un psychologue ; mais cette expérience personnelle m’a montré tout ce qui pouvait passer par un esprit humain pendant ce qu’il croit être ses derniers instants.

Les déchirures des griffes dans mon dos n’eurent aucune suite fâcheuse ; je craignais une seconde fracture de mon épaule, mais je me trompais, heureusement. Cependant, je dus imposer, à mon bras des exercices pénibles. D’abord, dans les premiers temps, je ne pouvais pas lever ma main droite assez haut pour me servir d’un crayon ; aussi, plusieurs fois par jour, je me tenais assis, le corps bien d’aplomb, saisissais mon poignet droit

dans ma main gauche et, m'aidant de la force de mon bras valide, j'obligeais lentement l'autre bras à se soulever un peu ; je répétais souvent ce pénible exercice. Au bout d'un an seulement, je pus porter ma main jusqu'à mon visage, et il me fallut encore plusieurs mois de ces mouvements réitérés pour redonner à mon bras toute sa force. C'est à Seattle, en 1921, qu'un premier chirurgien m'examina. Il me passa plusieurs fois aux rayons X, et, avec un médecin consultant, fit une étude attentive des photographies obtenues. Ils furent, l'un et l'autre, très étonnés de leur découverte. Ils me dirent que mon épaule, vue par les rayons X, leur semblait, théoriquement, dans un état qui rendait impossible l'usage de mon bras. Ainsi, parmi d'autres vertus que je possède, il faut également reconnaître que je suis un cas chirurgical impossible, mais pourtant réel.

Une aventure encore plus dangereuse m'arriva peu après. Notre observatoire était une petite salle, sans fenêtre, en sorte que la ventilation en était presque nulle. La pièce était à la fois éclairée et chauffée par une lampe suédoise brevetée, dans laquelle le pétrole se transforme en vapeur à l'aide d'une petite pompe à air. Cette vapeur brûlait au bec de la lampe et produisait une lumière éclatante et d'un jaune très chaud. Je me suis servi de ces lampes dans toutes mes expéditions ; elles sont véritablement idéales pour les régions arctiques.

Un jour que j'étais installé dans mon observatoire, occupé à mes travaux d'études, je commençai, au bout d'un instant, à me sentir légèrement assoupi ; puis, mon cœur se mit à battre à coups désordonnés. D'abord, je n'éprouvai qu'une sensation vague, car on ne remarque pas de légers changements dans son milieu, quand on est absorbé par son travail. Peu à peu, ma sensation se précisa et j'eus conscience du danger : j'allais perdre connaissance. Heureusement, je pus chanceler jusqu'à la porte et sortir à l'air frais.

Je n'ai jamais su au juste ce qui s'était passé : la flamme avait-elle simplement épuisé la plus grande partie de l'oxygène de l'air, ou est-ce la vapeur de pétrole qui n'était pas d'une bonne qualité et dégageait des éléments délétères, toujours est-il que j'étais intoxiqué de la tête aux pieds

et que mon cœur était gravement atteint. Les violentes palpitations continuèrent pendant plusieurs jours, et ce ne fut pas avant des mois que je pus me livrer à des exercices fatigants sans ressentir de violents heurts dans ma poitrine ; il me fallut ensuite des années avant de retrouver mon aplomb. À la vérité, en 1922, les docteurs me conseillèrent, si je voulais vivre, d'abandonner mon métier d'explorateur. Malgré cet avis, j'ai persisté dans ma carrière et, aujourd'hui, à cinquante-cinq ans, je pourrais, sans hésiter, tenir le pari de pouvoir dépasser à la course quantité de jeunes gens, moitié moins vieux.

L'accident, dans mon observatoire, m'arriva aux alentours du nouvel an et, en février, j'étais encore si faible que l'ascension d'une colline de cent cinquante mètres, près du *Maud*, « pour voir le soleil revenir », faillit me tuer d'épuisement.

Le printemps vint alors, et cependant nous étions toujours cernés par les glaces qui ne se brisèrent pas comme à l'ordinaire. L'été revint et nous trouva encore bloqués derrière les îlots. On apercevait les eaux libres dans le lointain, mais, pour les atteindre, il s'agissait de franchir mille mètres, ou à peu près, d'une banquise immense. Nous rappelant l'expédient dont usa le docteur Cook, durant l'expédition du *Belgica*, nous creusâmes, en droite ligne, cinquante trous dans la glace jusqu'à la mer libre ; dans chaque trou nous déposâmes une charge d'explosif, en reliant le tout par des fils électriques. Simultanément nous fîmes exploser toutes ces charges et à notre grand ahurissement, rien, en apparence, ne se produisit. Cependant j'avais la certitude que l'explosion devait avoir fendu la glace, bien que les fissures ne fussent pas visibles. Consultant mes livres de navigation, je trouvai que la grande marée aurait lieu dans la nuit du 12 septembre. J'espérais qu'en cette saison la houle exceptionnelle soulèverait la glace, en apparence intacte, qui alors se briserait en une infinité de blocs.

Jamais je n'oublierai cette nuit du 12 septembre. J'assistai à un des plus beaux spectacles qu'il m'ait jamais été donné de voir dans les régions polaires. Le ciel était d'une clarté limpide, et une lune merveilleuse répandait sur tout le paysage un éclat d'une blancheur saisissante. En

plusieurs endroits, on voyait errer des ours sur la glace. Outre ce magnifique clair de lune, une éclatante aurore boréale se déployait dans les cieux.

Nous nous tenions sur le pont du navire, charmés par la beauté de cette nuit, et cependant nous nous demandions si la grande marée allait réaliser nos espoirs. Enfin, une fissure commença d'apparaître sur le chemin que nous avions tracé avec nos explosifs ; bientôt cette fissure s'élargit et toute la masse solide se brisa en morceaux. Sans perdre une minute, nous nous dirigeâmes vers la haute mer, à toute vitesse. Après notre départ de ce camp d'hiver se place le fait vraiment tragique de ma vie d'explorateur. L'équipage du *Maud* comptait en tout dix Norvégiens. Un des hommes, se plaignant de migraines persistantes, insista pour rentrer dans son pays. Il n'y avait là rien d'extraordinaire, car nous étions partis depuis un an déjà, et nous n'avions pas encore atteint le point que nous considérions comme notre but. Il nous restait donc encore à parcourir plusieurs centaines de kilomètres vers l'est avant de pénétrer, au nord, dans le courant qui, nous l'espérions, nous porterait au-delà du pôle.

Aussi n'eus-je aucune hésitation à lui accorder la permission de partir, et j'octroyai la même faveur à un autre homme qui me demanda de l'accompagner. À dire vrai, cette désertion, fâcheuse à beaucoup d'égards, avait toutefois un avantage ; elle nous procurait à tous l'occasion d'envoyer des nouvelles à nos familles. Le voyage que ces deux hommes entreprenaient était, à leurs yeux comme aux nôtres, un simple jeu d'enfant pour des Nordiques expérimentés comme eux. Trois cent cinquante kilomètres de marche, à travers les neiges, les amèneraient à l'île Dickson. Cette randonnée était moins téméraire que, par exemple, celle que j'avais faite de l'île Herschel au Fort Egbert et dont j'ai déjà parlé, car ces hommes avaient l'avantage d'être pourvus de tout le nécessaire ; aussi, dès que notre navire prit le large, ils nous firent adieu de la meilleure humeur possible, et nous leur rendîmes leur salut avec la conviction qu'à notre retour ils viendraient, à Oslo, nous souhaiter la bienvenue. Pourtant, le destin en avait décidé autrement. On trouva l'un d'eux mort, près de l'île Dickson ; on ne

sait pas ce qu'est devenu l'autre. Pauvres amis ! C'étaient deux hommes braves et loyaux, et je ne cesserai de regretter sincèrement leur disparition.

Cinglant vers l'est, après avoir franchi le détroit entre les Nouvelles Îles Sibériennes et le continent, nous entrâmes dans la mer, à l'est de ces îles. Le jour suivant, le 20 septembre, nous nous heurtâmes de nouveau à une énorme banquise et nous nous trouvâmes dans l'impossibilité d'avancer plus loin. Aussi, ayant décidé de jeter l'ancre à cet endroit, nous consacrâmes un certain temps à déterminer la direction et la vitesse du courant. Nos calculs nous révélèrent un courant rapide, se dirigeant vers le sud ; évidemment, cela signifiait que bientôt nous serions de nouveau repoussés vers le continent. Nous résolûmes d'avancer à la première occasion, et d'aller chercher un abri aux environs du cap Shelasky. Mais la chance nous fut contraire et nous ne réussîmes qu'à atteindre l'île Aijon où nous restâmes bloqués, le 23 septembre. Là, ayant remonté la banquise d'une cinquantaine de mètres environ, nous nous préparâmes à hiverner de nouveau.

Les indigènes de cette île ne tardèrent pas à faire leur apparition, et, à ces Tchouktches, comme les appellent les aborigènes sibériens, nous achetâmes, pour notre hiver, une grande provision de viande fraîche de caribou. Ces Tchouktches semblent être à peu près de même race que les Esquimaux des côtes de l'Amérique du Nord et du Groënland, mais ils parlent un langage totalement différent. Il n'y a aucun commerce entre ces deux peuplades, sauf dans le voisinage du détroit de Béring. Là, quelques Esquimaux de l'Alaska ont franchi le détroit et se sont établis sur la côte nord de la Sibérie. Le commerce qu'ils ont entretenu avec leurs frères asiatiques a été assez important pour que, dans chaque tribu, on rencontre plusieurs représentants sachant parler le langage de l'autre, et je crois même qu'il s'est fait des mariages entre les deux peuples.

Le docteur Sverdrup, le savant de notre expédition, voulant profiter de notre hivernage, décida de pénétrer plus avant vers le sud de la Sibérie et de recueillir des renseignements scientifiques sur les Tchouktches. Dans ce but, il se joignit à une tribu indigène et ne revint à bord du *Maud* que vers le

milieu du mois de mai suivant. Le docteur Sverdrup a publié un livre captivant où il expose les très importantes remarques scientifiques qu'il a faites au cours de cette expédition.

Quand, en juillet, la glace se rompit, je décidai d'avancer jusqu'à Nome. J'avais plusieurs bons motifs pour prendre cette décision. D'abord, nous profiterions de cette escale pour nous ravitailler et faire les réparations nécessaires ; ensuite, l'expérience, acquise jusqu'à ce jour, nous donnait la certitude qu'il nous faudrait, coûte que coûte, pousser jusqu'au détroit de Béring avant de pouvoir pénétrer au milieu des glaces, et, enfin, mon cœur n'ayant pas retrouvé son aplomb, même plus d'un an après mon intoxication, je n'étais pas fâché d'être à même de consulter un spécialiste. Le voyage d'Aijon à Nome se passa sans incident ; nous accostâmes en août.

À Nome, quatre des hommes décidèrent de nous quitter. Il ne restait plus à bord du *Maud* que moi-même, comme commandant, et le docteur Sverdrup, Wisting et Olinkin. De notre part, c'était peut-être risqué de repartir, sur un navire aussi important que le nôtre, avec en tout quatre hommes pour le manœuvrer dans une passe dangereuse. Mais nous étions tous bien entraînés ; aucun de nous n'avait des doutes sur la réussite, et aucune complication, qu'un équipage plus nombreux aurait seul pu empêcher, ne vint compromettre notre voyage. Le seul accident qui survint fut la rupture de l'hélice après que nous eûmes contourné le cap Serdze Kama (Tête de Chien). Cela nous obligea d'hiverner dans cette région où les glaces, en s'accumulant, nous rejetèrent vers la côte ; mais, plus tard, en se brisant, elles nous remirent à la mer, sans que notre navire, bien conditionné, eût subi une avarie.

Pendant l'hiver, nous avions, dans notre voisinage, trois tentes servant d'abri aux Tchouktches. Bientôt nous fûmes de bons amis, mais ce ne fut pas avant d'avoir atteint ce degré d'intimité que je me risquai à étudier la plus intéressante de leurs familles. Elle se composait d'un vieillard, de son épouse âgée et d'un garçonnet de six ans. Un jour, je demandai à cette femme : « Cet enfant est-il à vous ? » Espérant qu'elle allait me répondre

qu’il était son petit-fils, resté orphelin. À mon grand étonnement, elle me dit un simple oui. La surprise dut se lire sur mon visage, car elle ajouta aussitôt : « C’est un enfant de mon époux. » Elle m’expliqua ensuite la situation avec plus de détails : son mari et elle s’étaient mariés jeunes, comme c’est la coutume des peuplades de cette région ; les Esquimaux et les Tchouktches sont fiancés par leurs parents, dès leur premier âge, et, souvent, se mettent en ménage, avant la lettre, à l’âge de treize ans. Malgré cela, mon couple était demeuré sans enfant jusqu’à ce que l’homme et la femme eussent atteint la cinquantaine et qu’il ne leur restât plus aucune chance d’en avoir. Ce fut une grande déception pour eux deux, et, un jour, la femme dit à son mari : « Nous ne pouvons pas vieillir seuls dans la maison. Un tel (elle nomma un autre homme de la tribu) possède une très gentille femme dis-lui notre désir de posséder un enfant et demande-lui s’il veut permettre à son épouse d’en concevoir avec toi un pour nous. »

Le mari suivit ce conseil, et l’accommodant voisin accepta la proposition. Le fruit en fut le gars de six ans qui m’avait tant intrigué, et il semble bien que, s’il était le fils de l’homme par le sang, il était aussi l’enfant de la femme par le sentiment maternel auquel il devait son existence. Les mariages irréguliers ne sont pas chose extraordinaire, parmi ces tribus du nord. Peut-être faut-il les attribuer moins à un manque de sens moral qu’aux exigences auxquelles doit se soumettre une population clairsemée, toujours en lutte contre d’écrasantes forces supérieures.

À mesure que l’hiver s’avançait, les indigènes s’attachaient de plus en plus à nous et nous de plus en plus à eux. À la débâcle du printemps, notre premier soin devait être de ramener le *Maud* à Seattle et de procéder aux réparations. Prévoyant qu’il nous faudrait manœuvrer le bateau, toutes voiles dehors, au milieu des glaces, j’estimai prudent d’avoir un équipage plus nombreux ; aussi demandai-je à cinq des indigènes s’ils consentiraient à nous accompagner au départ. Leur réponse m’alla au cœur : « Où que vous alliez, nous irons avec vous. Quoi que vous nous demandiez de faire, nous le ferons. Seulement, si vous nous demandiez de nous suicider, nous vous prierions de répéter la question. »

Ravi de cette réponse, je les pris au mot ; ils demeurèrent un an avec nous et se montrèrent des collaborateurs précieux et loyaux.

Aucune tâche ne leur paraissait trop lourde, ni les heures trop longues. Ils conservaient leur sang-froid, leur bonne humeur dans toutes les circonstances. Mais en arrivant à Seattle, le brouhaha de cette ville en rendit deux presque fous, et ils ne me laissèrent ni paix ni cesse que je leur eusse donné l'autorisation de s'embarquer sur un bateau en partance vers le nord ; ainsi, ils débarqueraient sur le continent sibérien d'où, à travers les terres, ils pourraient regagner leurs foyers. Après avoir reçu leur solde, le plus âgé d'entre eux me demanda des grains de collier ; cette demande me surprit.

À quoi diable, pensais-je, cela peut-il leur servir, si l'on songe que leurs femmes en ont déjà plus qu'elles n'en désirent ?

Un des indigènes me tira de ma perplexité : « Au cours de notre voyage en Sibérie, nous aurons à traverser des cours d'eau profonds ; on ne sait jamais si l'on n'a pas irrité les dieux des fleuves et si, pour nous châtier, ils ne nous laisseront pas sombrer à travers une fragile couche de glace. C'est pourquoi nous aimerions avoir quelques perles à offrir aux dieux pour que ceux-ci nous permettent de traverser indemnes les cours d'eau. »

Je veux encore ajouter quelques mots sur les événements qui se sont produits au cap de la Tête de Chien, avant notre retour à Nome.

Quand j'eus choisi les cinq Tchouktches chargés de nous accompagner, le trafiquant fit des réserves sur l'un d'eux appelé Kakot. Il lui semblait ne pas avoir l'air très sûr et, en fait, il déclarait qu'il ne valait probablement rien du tout. Je ne partageais pas son avis ; pourtant, il y avait un je ne sais quoi dans l'aspect de Kakot qui ne parlait pas en sa faveur.

Un jour, Kakot vint me trouver et me pria de lui accorder un congé. Comme je lui en demandais la raison, il m'expliqua qu'il voulait aller jusqu'à une tribu parente, à plusieurs journées de marche vers le nord, afin de revoir sa fillette avant de s'embarquer avec moi. Il était veuf, mais, avec le consentement de sa défunte femme, il avait adopté cette enfant et l'élevait comme si elle était à lui. Il avait eu vent que cette tribu du nord souffrait de la famine, et il craignait que sa petite ne mourût de faim.

Cette histoire me paraissait très vraisemblable, car le gibier, cette année-là, était rare sur la côte, et notre arrivée au cap avait été une véritable aubaine pour les indigènes de notre voisinage avec lesquels nous avions partagé nos provisions. J'accordai son congé à Kakot qui fila sans plus attendre. Ne le revoyant pas à la fin de la semaine, limite de son congé, je commençai à m'étonner ; néanmoins, je ne perdis pas confiance et j'eus raison, car, un soir, à la brume, en sortant de ma cabine, j'aperçus Kakot debout, sur le pont.

– Où est l'enfant ? lui demandai-je.

Il me désigna un endroit, près du bastingage, où gisait un paquet de fourrures en tas.

– Amène-la ici.

Kakot ramassa le paquet et le remit dans mes bras. Je le portai à la lumière, dans ma cabine, et appelai mes compagnons. En ouvrant le paquet, nous découvrîmes un spectacle poignant : un petit bébé esquimau de cinq ans, nu comme un ver, et dont les os transperçaient la peau ; le corps, de la tête aux pieds, ne formait qu'une plaie et les cheveux emmêlés étaient visiblement habités par des légions de poux.

Tout de suite, nous décidâmes de faire prendre un bain à la fillette et de lui couper les cheveux. (À ce propos, je dois informer le lecteur que, du berceau à la tombe, aucun Esquimau ne consent jamais à se tremper dans une baignoire. Aussi, la fillette de Kakot est-elle une des rares Esquimaudes qui ait jamais connu ce luxe.) Ensuite, nous nettoyâmes, les plaies avec, une solution de goudron et d'alcool. L'enfant eut bientôt des vêtements convenables et reprit peu à peu du poids. Après quelques semaines, elle était méconnaissable. Les plaies avaient disparu ; le corps était potelé ; elle était devenue une fillette aux yeux brillants, tout à fait délicieuse. Je persuadai à Kakot de l'emmener avec lui jusqu'à Seattle.

Au cours de ce voyage, je fis escale au cap Oriental, au détroit de Béring, et rendis visite à un trafiquant australien, du nom de Carpendale. Cet Australien, au regard bleu et vif, avait épousé une indigène dont il avait eu plusieurs enfants. Parmi eux était une fillette de neuf ans. Je dis à

Carpendale que j'aimerais emmener cette fillette pour tenir compagnie à celle de Kakot et leur faire faire leurs études en Norvège. D'une part, les enfants bénéficieraient du voyage et de l'instruction ; d'autre part, les savants de notre pays pourraient trouver un intérêt à l'étude de leur caractère et de leurs capacités intellectuelles. M. Carpendale me donna son consentement. Aussi, lorsque j'arrivai en Norvège, en 1922, j'avais avec moi ces deux enfants âgées respectivement de cinq et de neuf ans, et je les mis au collège. Elles y restèrent deux années. Au bout de ce temps, quand je vins les chercher afin de les ramener auprès de leurs parents, leurs professeurs s'entendirent pour déclarer que l'une et l'autre étaient les meilleures élèves de leur classe.

Par l'aspect, elles formaient un contraste frappant. La fille de Kakot, les cheveux et les yeux noirs, avait la peau d'une blancheur admirable. La fille de Carpendale, au contraire, avait le teint d'un brun très marqué. Comme vous le pensez, ces jeunes filles firent sensation, non seulement à Oslo, mais aussi, dès qu'elles eurent mis le pied dans le monde civilisé, à Seattle, ainsi qu'au cours de leur voyage à travers les États-Unis et l'océan Atlantique.

CHAPITRE VI

EMBARRAS FINANCIERS

Pendant qu'à Seattle on réparait et ravitaillait le *Maud*, je décidai de retourner en Norvège afin d'y recueillir des fonds. Ceci se passait en janvier 1922. Je fus très heureux d'apprendre qu'en mon absence le Parlement norvégien m'avait voté un crédit de cinq cent mille couronnes, qui me permettrait de continuer mon expédition. Cette nouvelle me fit d'autant plus de plaisir que ces subsides m'étaient accordés sans que je les eusse demandés, et encore moins sollicités ; ma reconnaissance n'en était que plus profonde. Cependant, par un hasard que les donateurs ne pouvaient prévoir, cette somme était devenue insuffisante au moment où je la touchai. Après la guerre, la baisse monétaire, dont tant de nations eurent à souffrir, avait causé une très forte dépréciation dans la valeur de la couronne. À cause de cette dépréciation, la somme votée par le Parlement avait perdu, quand je la reçus, la moitié de son Pouvoir d'achat, et elle équivalait à environ soixante-quinze mille dollars. Déçu, mais non découragé, je résolus de persévérer dans mon œuvre avec l'espoir que la fortune me sourirait comme par le passé, et que je trouverais un moyen quelconque de faire face aux dépenses de l'expédition.

J'étais, alors, particulièrement absorbé par la découverte d'une nouvelle méthode, grâce à laquelle je pourrais résoudre le problème des explorations arctiques ; cette méthode devait, je n'en doutais point, révolutionner toutes les conceptions jusqu'alors en pratique. Le lecteur se rappellera que, douze ans auparavant, j'avais engagé un pilote d'avion pour m'aider dans mon travail au pôle. Il se souviendra également que, cinq ans plus tard, j'avais acheté un avion *Farman* dont je devais me servir dans mon exploration, et que j'en avais fait don au Gouvernement norvégien, quand éclata la guerre de 1914. Or, en 1922, j'étais plus que jamais convaincu que c'était l'heure d'employer, dans les régions polaires, ce nouveau moyen de transport.

Dans les premières pages de ce livre, j'ai montré le sens révolutionnaire des nouvelles méthodes de Nansen ; en faisant usage de traîneaux légers et d'attelages de chiens, il avait révélé, à tous ceux qui le suivirent, le secret du succès pour de longs et rapides voyages aux pôles. De mon côté, je prétends avoir fait une révolution aussi importante, en préconisant l'usage des dirigeables et des avions. Dans un autre chapitre, j'expliquerai en détail que c'est de l'emploi de ces machines que dépend l'avenir des explorations arctiques. Pour l'instant, il me suffit de mentionner cette innovation.

Au moment où, en 1922, je m'apprêtais à revenir à Seattle pour rejoindre le *Maud*, je résolus de prendre avec moi des avions. J'avais entendu parler, pendant mon séjour à Oslo, de l'aéroplane *Junkers*, alors le plus récent modèle d'avion ; en effet, cet appareil avait battu le record de durée en demeurant dans les airs vingt-sept heures sans atterrir. Ce record me fit entrevoir la possibilité de réaliser l'ambition devenue maintenant chez moi une idée fixe, à savoir : de voler d'un continent à l'autre, au-dessus de la mer polaire. Je décidai de tenter le premier voyage en avion de Pointe Barrow, sur la côte nord de l'Alaska, jusqu'au Spitzberg, au nord de la Norvège. Le pôle, en soi, ne m'offrait plus aucun intérêt : le merveilleux exploit accompli par Peary, en 1909, avait, désormais, enlevé tout attrait à cette recherche.

Cependant la traversée de l'océan Arctique n'avait pas été tentée. C'était, par surcroît, un voyage d'une très grande importance scientifique. La plus vaste étendue de surface terrestre (eau ou terre ferme), restant encore à explorer, était cette partie de l'océan Arctique qui, partant de la côte nord de l'Alaska, traverse le pôle Nord et va aboutir à l'Europe septentrionale. L'importance scientifique de cette exploration est la suivante : ce sont les pôles qui « manufacturent » le climat des zones tempérées ; les courants atmosphériques, qui tourbillonnent quotidiennement aux extrémités de la terre, ont une influence supérieure à toute autre, sauf celle du soleil, sur la température de New York et de Paris. Une connaissance de la géographie et de la météorologie des pôles est donc indispensable aux météorologues, car elle leur sert à comprendre le régime de ces courants.

Ce ne fut donc pas seulement par esprit d'aventure que je m'intéressai à ce vol transocéanique. J'y voyais aussi un grand intérêt scientifique et géographique.

C'est à New York que je satisfis mon désir de posséder un *Junkers*. Je m'arrêtai dans cette ville, en revenant à Seattle, et j'y discutai les plans d'un raid polaire avec les administrateurs de la *Curtis Aeroplane Company*, à Garden City, Long Island. Ceux-ci comprirent les raisons que j'avais d'acheter ce modèle ; je fis valoir la durée surprenante de ses vols et son ininflammabilité. Cet appareil était redevable de ses deux qualités surtout à la matière employée à sa construction, car il était entièrement fait d'un nouveau métal, le duralumin, qui, à la légèreté de l'aluminium, joignait presque la résistance de l'acier. M. C. M. Keys, président de la *Curtis Company*, s'enthousiasma pour mon idée d'étudier les régions arctiques du haut des airs, et m'offrit, à titre gracieux, une *Oriole Curtis* qui pourrait me servir d'avion auxiliaire dans les vols de reconnaissance, de courte durée. J'acceptai son offre avec gratitude et, plus tard, j'employai utilement cet avion.

Après mon arrivée à Seattle, tous les préparatifs de l'expédition furent bientôt achevés. Nous étions amplement approvisionnés pour sept ans. En outre, nous avions un choix complet de nouveaux instruments, derniers modèles devant servir aux observations scientifiques. Le 1er juin 1922, nous quittâmes Seattle. La glace se présentait dans des conditions tout aussi mauvaises, cet été-là, que tous les étés précédents, et, en arrivant à Deering, dans l'Alaska, j'appris qu'une goélette était au sud de Kotzebue, en route vers Pointe Barrow. Je décidai alors de voir le patron de ce bateau et de discuter avec lui de la possibilité de transporter sur son embarcation mon énorme *Junkers*, de façon à permettre au *Maud* d'avancer, aussi vite que possible, parmi les masses de glace, et de commencer à s'y laisser flotter. C'est ce qui fut fait ; le lieutenant Omdal et moi nous nous embarquâmes avec l'avion sur la goélette et nous prîmes la direction du nord-ouest, le long de la côte de l'Alaska, tandis que *le Maud*, sous le commandement du capitaine Wisting, filait droit vers le nord, au milieu des blocs de glace

flottants. À cause du mauvais état de la glace, la goélette ne put pas toucher Pointe Barrow et nous dûmes atterrir à Wainwright.

Profitant d'un court séjour à Londres, au mois de février précédent, j'avais consulté un cardiologue ; je voulais savoir s'il me restait au cœur des traces de mon intoxication passée. Son verdict fut bref et péremptoire.

Désormais, me dit-il, plus d'exploration, et si vous voulez vivre encore quelques années, il vous faut éviter tout exercice violent.

Cependant, neuf mois plus tard, le 19 novembre 1922, je partis à pied de Pointe Barrow, à travers la neige, avec un porteur de courrier indigène. Je parcourus sept cent cinquante kilomètres en dix jours, jusqu'à Kotzebue. Les deux jours suivants, je fis cent trente-cinq kilomètres de Kotzebue à Deering et, dans les quatre jours qui suivirent, j'abattis mes trois cents kilomètres de Deering à Nome. En d'autres termes, après avoir été considéré comme « fourbu », en février, par un cardiologue, je fis en novembre la marche la plus pénible de ma vie, parcourant presque douze cents kilomètres dans la neige, à une vitesse moyenne de soixante-quinze kilomètres par jour et ne consacrant que quelques heures par nuit au sommeil.

Cela se passait il y a cinq ans, et, bien que j'aie dû subir depuis de rudes épreuves d'endurance physique, je n'ai encore ressenti rien d'inquiétant. En parlant ainsi, je ne cherche point à diminuer la valeur d'un spécialiste, ni à me dresser sur un piédestal, mais je tiens à souligner le merveilleux pouvoir récupérateur que possède le corps humain, soumis, comme le mien, à un régime de vie sévère qui s'est efforcé de le maintenir dans l'état de nature pour lequel il a été fait.

Je passai à Nome l'hiver de 1922-1923 ; j'en partis en avril, et je retournai à Wainwright le 12 mai 1923. Je constatai que le lieutenant Omdal, profitant de ma longue absence, s'était exercé sur le *Junkers* et que, maintenant, il était prêt à voler. À l'avion il avait attaché des skis qui devaient tenir lieu de roues, au moment de la descente sur la glace. Peu après mon arrivée, il fit un vol d'essai. À l'atterrissage, le ski de gauche se tordit comme un morceau de carton. Après examen, on découvrit que, par

suite d'un défaut de construction, toute la pression du choc portait en un point de l'attache sur une partie métallique ayant à peine l'épaisseur d'une feuille de papier fort. Nous n'avions pas les outils qu'exigeaient des réparations de ce genre et il devenait évident qu'il nous faudrait faire usage de skis mieux conditionnés, si nous voulions effectuer des atterrissages heureux. Il ne nous restait plus qu'à essayer deux pontons destinés à l'amerrissage, mais, tout de suite, nous nous aperçûmes qu'ils ne pouvaient servir à rien d'autre. Aussi décidai-je de séjourner à Warnwright et d'envoyer Omdal à Seattle chercher un nouvel appareil d'atterrissage.

Ici se place une série d'événements qui aboutirent à l'épisode de ma vie le plus humiliant et, sans conteste, le plus péniblement tragique. Deux ans plus tôt, un de mes bons amis, le Consul de Norvège à Seattle, m'avait recommandé un Danois, du nom de H. H. Hammer. Celui-ci était armateur à Seattle. Homme plein de ressources et d'énergie, il s'était fait de nombreuses relations dans la ville et jouissait d'une excellente réputation. Un autre de mes amis, lorsque les événements que je vais raconter se furent ébruités, avait défini Hammer comme « un optimiste criminel ». Cette définition servira à expliquer le véritable sens de la narration qui va suivre, car, étant un reflet exact de mon jugement rétrospectif sur Hammer, elle permettra au lecteur de considérer ces événements sous leur véritable jour.

Quand je fus présenté à Hammer la première fois, en 1921, je n'avais aucune raison de mettre en doute la sympathie sincère qu'il témoignait à ma personne, ainsi qu'à la cause des recherches arctiques. Il nous fut d'une grande utilité cet hiver-là ; grâce à lui, nous pûmes nous ravitailler et faire réparer l'hélice du *Maud*, au moment où nous étions prêts à partir vers le pôle. Maintenant, revenons à mon récit, coupé plus haut.

Dès que j'eus décidé d'envoyer Omdal chercher un nouvel appareil d'atterrissage, je reçus un télégramme de Hammer, ainsi conçu : « Venez à Seattle, j'ai trois nouveaux avions à votre disposition. » Croyez bien que je fus ravi de lire cette nouvelle inattendue, et que je me hâtai de me rendre à l'invitation. À Seattle, je passai chez Hammer, et nous étudiâmes sa proposition en détail.

J’eus alors la grande peine de constater un fait. L’explorateur doit posséder la connaissance approfondie des affaires, laquelle, malheureusement, – étant donnée la nature des choses, – il lui est impossible d’acquérir. La situation désastreuse dans laquelle je me trouvais tout d’un coup engagé était due entièrement à ce défaut de mon éducation. Je n’avais jamais eu l’occasion de m’occuper d’affaires, et il m’avait fallu toujours compter sur les autres pour veiller sur mes intérêts. Jusqu’ici, ce système de confiance ne m’avait causé aucun ennui. En aveugle, je suivais mes conseillers, et tout semblait aller à merveille. Mais je dus bientôt déchanter.

Au cours de ma conversation avec Hammer, j’appris qu’il était allé à Berlin afin d’y suivre un traitement et d’y subir une opération. Du moins, ce fut le prétexte de ce voyage. En réalité, il s’était rendu en Allemagne, à l’usine des *Junkers*, où, avec sa langue bien pendue, il avait persuadé le directeur de lui livrer, sur le champ, un nouvel avion d’un modèle plus récent et d’une construction meilleure.

J’appréciai cette généreuse démarche, mais j’étais, à cette heure, convaincu par ma propre expérience à Pointe Barrow, que l’avion *Junkers* ne pourrait pas effectuer le vol escompté, et que l’on n’avait de chance de réussir qu’en se procurant des hydravions. En d’autres termes, j’en étais arrivé à la conclusion qu’il n’était pas pratique de s’efforcer d’atterrir sur les glaces très dures des régions arctiques, avec des skis ou des engins similaires. Il me fallait des aéroplanes d’une fabrication spéciale, qui puissent se poser indifféremment sur l’eau, la neige ou la glace, et en décoller sans difficulté.

Hammer m’offrit alors de me procurer ces hydravions. Ma première, question fut : « Avec quel argent ? » Hammer m’assura qu’il « trouverait » les fonds nécessaires et m’exposa un plan d’une ingéniosité extrême.

Il proposait de vendre au public des cartes postales, faites du papier le plus mince possible, cartes que l’on transporterait en avion, à travers l’océan Arctique, au-delà du pôle, de telle façon que l’acheteur de ces cartes causerait à la fois un plaisir et une surprise à l’ami qui recevrait de lui une

missive transportée par le premier courrier aérien, à travers les régions glaciaires. On fit imprimer ces cartes et on les vendit un dollar pièce. Hammer en liquida environ dix mille.

Sur ces entrefaites, je revins en Europe et, sur les instances de Hammer, je lui laissai, imprudemment, ainsi que je m'en rendis compte plus tard, une procuration l'autorisant à se charger de mes intérêts. D'abord, je me rendis à Oslo, et ce ne fut qu'avec beaucoup de difficulté que je persuadai le gouvernement norvégien d'émettre un timbre spécial pour l'affranchissement de ces cartes. On me permit d'acheter toute l'émission, de la revendre au prix de mon choix, et d'en employer le bénéfice à couvrir les frais de mes recherches. Ainsi je détenais une source de revenus considérables, car les timbres norvégiens, jusqu'à ce jour, devaient à la pureté de leurs séries d'être classés presque hors de pair par les philatélistes ; la fantaisie, en, cette matière, était, pour ainsi dire, une véritable nouveauté dans mon pays. C'est pourquoi le timbre polaire ne manquerait pas d'avoir, aux yeux des collectionneurs, une valeur et un intérêt tout particuliers.

Pendant que j'étais, à Oslo, pris par cette tâche, Hammer arriva en Europe, et nous nous rendîmes à Copenhague où nous eûmes une entrevue avec les directeurs de la manufacture d'aéroplanes Dornier. La machine construite par cette firme fut l'hydravion que j'avais adopté, comme répondant à mes besoins. Immédiatement, Hammer en commanda, non, pas un, mais trois, et s'engagea à les payer quarante mille dollars chacun. Avec son éloquence coutumière, il convainquit les directeurs – comme il m'avait convaincu – que les fonds étaient disponibles, et l'usine Dornier se mit à fabriquer, sur son ordre, les trois hydravions, sans autre acompte qu'un dépôt fictif. Hammer, en réalité, n'avait que dix mille dollars, mais, avec son « optimisme criminel », peut-être avait-il la conviction de pouvoir se procurer le reliquat, en temps voulu, pour effectuer les paiements. Il dissipa mes craintes, avec son assurance persuasive, et je crus que l'on trouverait l'argent. Aussi cherchai-je de mon côté, avec confiance, à tirer tout le profit possible de la vente des timbres.

Les directeurs de la Dornier mirent en chantier les avions dans leurs

ateliers, à Marina de Pisa, en Italie, car les Allemands alors, d'après les termes du traité de Versailles, n'étaient pas autorisés à construire chez eux des aéroplanes de cette dimension.

Je n'avais pas le moins du monde soupçonné Hammer, avant d'être allé à Marina de Pisa, au printemps de 1924, afin de voir les machines et d'assister à leurs vols d'essai. Là, j'eus vent, pour la première fois, de propos suspects qu'Hammer aurait tenus aux Italiens. Apparemment, par vantardise, il s'était laissé aller à parler d'une façon inconsidérée. Ces faits éveillèrent mes soupçons ; mais je n'y trouvai rien de probant qui m'autorisât à rompre brutalement avec lui.

Un peu plus tard, toutefois, certains de mes compagnons norvégiens qui avaient gagné mon entière confiance après les dures journées d'épreuve souffertes en commun, me répétèrent les histoires étranges qu'Hammer leur racontait. Il se targuait, par exemple, d'avoir fait vingt et un vols au Spitzberg et annonçait, en outre, qu'il allait, jusqu'au pôle, voler sur un des avions. Rien de plus absurde que ces deux vantardises. Hammer était aussi ignorant qu'un épicier sur la manœuvre d'un avion, et plus ignorant, si possible, en l'art de la navigation. Il eût été dérisoire de se faire accompagner d'une personne aussi inexpérimentée que lui, dans une expédition qui, même tout allant au mieux, présentait les plus grands risques et exigeait au moins une connaissance pratique des régions polaires dont notre vantard ne possédait pas les premiers rudiments.

Ces fables, et bien d'autres encore, se multiplièrent et devinrent si explicites que je fus obligé d'informer Hammer, par télégramme, que l'expédition n'aurait pas lieu. J'étais horriblement en colère, et je jurai que, d'ores et déjà, il ne s'occuperait plus de mes voyages ni de mes intérêts. J'informai le public que j'avais rompu avec Hammer ; celui-ci se rendit compte aussitôt que d'autres incorrections commises, et où il avait engagé son nom, allaient soudain voir le jour et lui causeraient de gros ennuis. Sans doute, ses actions n'avaient-elles pas l'approbation de sa conscience, car il n'attendit pas d'être accusé. Au lieu de voler vers le pôle Nord, il prit un brusque vol vers le Japon ! Dès que j'eus découvert l'imposture de cet

homme et l’eus désavoué publiquement, bien entendu, tous ceux qui avaient traité avec lui me firent connaître les indélicatesses dont il s’était rendu coupable, en se servant de mon nom. Ce que ces renseignements m’apprirent aurait suffi à désarçonner un brasseur d’affaires expérimenté. Pour moi, qui n’avais jamais rien compris à la finance, la situation était écrasante. J’étais humilié au-delà de toute expression, car Hammer, en engageant mon nom dans des dépenses auxquelles je ne pourrais jamais faire face, me présentait aux yeux du monde comme un individu dénué de scrupules.

Cependant, ma coupe de fiel n’était pas encore remplie jusqu’au bord. On sait que mon frère Léon avait pris soin de mes intérêts, depuis l’époque où je m’étais mis dans la tête de devenir explorateur. Je lui envoyais tout mon gain et les traites que je signais ; c’est lui qui s’occupait de mes affaires de banque et du paiement de mes dettes ; il tenait à jour mon livre de comptes que je ne vérifiais jamais, car j’avais une entière confiance en lui. Pour mon malheur, ce frère se retourna contre moi. J’ai honte à faire cette déclaration publique, et ce scandale aurait été évité si la trahison de mon frère n’avait pas abouti à un procès dont on s’entretint dans toute la Norvège.

D’après la comptabilité de mon frère, il paraissait que je lui devais environ vingt-cinq mille dollars. Sans aucun doute, dans des conditions ordinaires, il m’aurait, en toute confiance, fait crédit jusqu’à ce que mes conférences et mes livres m’eussent permis de le payer. Mais la subite révélation des autres dettes qu’Hammer avait contractées en mon nom, ici, là et partout, fit que mon frère, pris de peur, se convainquit que la somme que je lui devais sombrerait dans la catastrophe. Au lieu de mettre tout en œuvre, pour m’aider à rassurer mes créanciers, et de me donner le temps de m’acquitter envers eux, il chercha, par un procédé criminel, à rentrer dans son argent avant les autres. Ma maison, près d’Oslo, était mon seul avoir, et mon frère annonça qu’il allait la mettre en vente afin de se rembourser.

J’avais été peiné jusqu’au fond du cœur de le voir se retourner contre moi, mais sa rapacité maintenant me mettait en rage. J’allai aussitôt

chercher conseil auprès de mon avocat. Celui-ci m'affirma que le projet de mon frère, en ce qui concernait ma maison, serait considéré par le tribunal comme une tentative criminelle en vue de frustrer mes autres créanciers. Ainsi, il me débarrassa d'une inquiétude. C'est alors que je demandai à mon frère de vérifier ses comptes, mais il s'y refusa sèchement. Comme mes autres créanciers me tenaient l'épée aux reins, et qu'il me fallait au juste connaître le montant de mes dettes, afin de trouver un moyen de les éteindre, il était essentiel que l'on me permît d'examiner la comptabilité de mon frère. Je n'avais plus que deux choses à faire : ou bien obtenir du tribunal l'ordre d'examiner cette comptabilité, ou bien me laisser déclarer en faillite. Je me résignai à cette dernière alternative. Dans ce cas, le tribunal, pour s'éclairer, exigerait que l'on produisît cette fameuse comptabilité ; et mon frère aurait à se soumettre.

J'envisageai la perspective d'une déclaration en faillite, avec une honte inexprimable, mais, comme je n'avais pas le choix, je m'inclinai. Le tribunal obligea, en effet, mon frère à produire ses livres[1], et toutes mes autres dettes furent légalement reconnues.

J'étais, à cette heure, sans un sou, et c'est à la pitié du tribunal que je dus d'avoir un abri. Encore cette misère était-elle la moindre de mes peines. Ma petite patrie norvégienne, que j'avais contribué plus d'une fois, par mes explorations, à rendre plus glorieuse, s'était montrée ravie, à maintes reprises, de me témoigner sa reconnaissance. Aujourd'hui que, par ignorance, je m'étais mis dans une situation humiliante, presque tous les Norvégiens manifestèrent leur hostilité à mon égard avec une férocité incroyable. Ceux qui m'avaient louangé et flatté s'abaissaient à colporter les plus viles calomnies. Même la presse de mon pays m'attaquait. Rien ne réussissait pourtant à m'enlever l'honneur d'avoir franchi le passage du Nord-Ouest, ni celui d'avoir découvert le pôle Sud ; honneur qui, si je le qualifiais de moins qu'illustre, me ferait accuser de fausse modestie. Mais, à l'heure où j'étais seul et dans l'embarras, les mêmes personnes qui avaient représenté ma carrière comme une gloire pour le pays, ne se faisaient pas scrupule de répéter des mensonges d'une grossièreté insigne, dans le but

cruel d’attaquer ma vie privée et de ternir ma réputation. Quelques-uns allèrent même jusqu’à déclarer qu’en faisant faillite je cherchais, de connivence avec mon frère, à frustrer mes créanciers. Des gens plus pervers avaient imaginé que les deux jeunes Esquimaudes que j’avais amenées en Norvège étaient mes enfants illégitimes, et que j’en avais faussement attribué la paternité à Kakot et au trafiquant australien ; calomnie tellement flagrante que, si mes infortunes n’avaient pas faussé le jugement de gens d’ordinaire sensés, ceux-ci n’auraient eu qu’à en rire ; pour cela, il leur aurait suffi de réfléchir que je me trouvais, au su de tout le monde, dans des régions éloignées du pays natal de ces enfants, longtemps avant et après la date possible de leur naissance.

Le tragique de ma situation, à cette époque-là, – il y a trois petites années, – je ne saurais arriver à l’exprimer. Après trente ans d’un labeur couronné de succès, sans me départir jamais des lois rigoureuses de l’honneur, songer que d’avoir placé ma confiance dans un homme d’affaires indélicat exposerait ma réputation aux calomnies et aux soupçons les plus mesquins, était une humiliation intolérable. Sans aucun doute, j’avais commis la grave faute de confier mes intérêts à mon frère, bien que je ne voie pas comment j’aurais pu agir autrement. Pour cette faute, je méritais d’être déclaré en faillite ; mais, certainement, cela n’aurait pas dû me valoir les injures et l’ingratitude de mes concitoyens. Envers ceux qui n’ont pas manqué l’occasion d’écraser, sous leurs calomnies, un homme malheureux dont le crime principal était d’avoir acquis une renommée supérieure à la leur ; envers ceux qui distillèrent leurs médisances, espérant ainsi terrasser celui qui avait grandi, je n’éprouve qu’un mépris infini et un inexprimable dédain. Je remercie le Ciel de m’avoir permis, depuis cette époque, d’accomplir, en tant qu’explorateur, des hauts faits qui ont révélé de nouveau mes qualités et le but sérieux de ma vie. Je le remercie également de m’avoir conservé l’estime des hommes qui, me faisant crédit, ne se sont pas laissé influencer par des diffamateurs, et qui, grâce à leur générosité, ont rendu possibles mes derniers exploits. Et je ne témoignerai jamais assez de gratitude à mon souverain, Sa Majesté le roi Haakon VII, qui, par sa

confiance inébranlable, m’a réconforté à tous les instants de ma vie.

Pendant l’automne de 1924, venu aux États-Unis avec l’intention de rétablir ma fortune, je fis des conférences et publiai dans les journaux de nombreux articles où je déclarai que les dirigeables seraient, à l’avenir, le seul moyen utilisable pour traverser scientifiquement les régions arctiques. Certes, les vols de reconnaissance, dans les plus lourds que l’air, seraient également possibles et permettraient de se renseigner sur les caractères géographiques de ces régions, Mais j’ajoutai que quiconque pousserait l’étude de cette question en viendrait à préconiser l’usage des dirigeables, à cause de leur plus grande sécurité. D’autre part, je faisais observer que les avions ne pourraient pas servir aux explorateurs, tant qu’on n’aurait pas perfectionné l’hélicoptère, qui permettrait à la machine de planer et d’atterrir lentement en un vol vertical.

Dans la prochaine expédition, je devais nécessairement me borner à espérer faire un vol de reconnaissance d’un continent à l’autre, à travers le pôle Nord, pour la simple raison que les avions étaient meilleur marché que les dirigeables. Vu ma situation financière embarrassée, ma réputation restant encore suspecte, je trouverais difficilement le moindre appui, même pour organiser un vol en avion.

Mon désappointement fut à son comble quand je revins à New York, après ma tournée de conférences. Cette tournée avait presque été un échec financier ; mes articles eux-mêmes avaient été peu rémunérateurs. Dans ma chambre, au Waldorf-Astoria, il me semblait que l’avenir dressait devant moi un mur infranchissable, et que ma carrière d’explorateur aboutissait à l’insuccès final. Courage, force de la volonté, foi indomptable, voilà les qualités qui m’avaient permis de braver des dangers multiples et d’accomplir de nombreux exploits. À cette heure, même ces qualités me semblaient sans valeur ; jamais auparavant, dans mes cinquante-quatre années d’existence, je n’avais connu un désespoir aussi sombre.

Comme je méditais ainsi, on m’appela au téléphone, et un homme dont la voix m’était inconnue me demanda l’autorisation de passer me voir ; il ajouta : « Je vous ai été présenté, il y a plusieurs années, en France, pendant

la guerre. »

Des centaines d'oisifs s'étaient déjà servi de cette formule et n'avaient réussi qu'à me faire perdre des heures en d'inutiles conversations. C'était une raison pour que ma réponse au téléphone, aujourd'hui, fût vague et rude. J'avais encore un autre motif d'être bourru, car je m'étais trouvé dans l'obligation de recevoir la désagréable visite de certaines gens qui me présentaient des citations en justice, et d'autres qui tenaient à savoir comment je liquiderais les dettes d'Hammer. Je n'étais pas d'humeur à ouvrir ma porte à une personne quelconque qui se recommandait uniquement d'une présentation en France.

Cependant, celui que je tenais au bout du fil me rendit vivement ma bonne humeur en me disant : « Je suis un amateur qui m'intéresse aux explorations polaires, et je peux vous fournir les fonds nécessaires à votre prochaine expédition. »

Inutile d'ajouter que je le priai de passer chez moi tout de suite. Cinq minutes plus tard, j'étais engagé dans une grave conversation avec M. Lincoln Ellsworth, dont le nom est aujourd'hui universellement connu.

CHAPITRE VII

VOL EN AVION AVEC LINCOLN ELLSWORTH

M. Ellsworth m’expliqua qu’il avait une fortune personnelle et une soif ardente d’aventures.

Si je voulais consentir à partager avec lui la direction du voyage et lui permettre de savourer la joie de voler à travers l’océan Arctique, il s’engagerait à fournir les fonds nécessaires à l’achat de deux hydravions et à quelques autres dépenses.

J’étais au comble du ravissement. Les ténèbres de l’année précédente se dissipaient, et les affreux cauchemars créés par ma première expérience des affaires ne tardèrent pas à être oubliés, au milieu de l’activité de nouveaux préparatifs.

M. Ellsworth versa quatre-vingt-cinq mille dollars d’argent comptant. J’engageai un pilote et un mécanicien pour chaque avion ; ces appareils furent livrés à Kings Bay (Spitzberg) au printemps de 1925. Le 4 mai, tout était prêt pour cette envolée et, à cette date, nous nous rassemblâmes au Spitzberg. Notre expédition comptait Ellsworth et moi, les pilotes Riiser-Larsen et Dietrichson, et les mécaniciens Omdal et Feucht.

À notre premier « conseil de guerre », Riiser-Larsen nous fit une communication abasourdissante. Il nous assura avoir entendu dire que l’on pouvait acheter au gouvernement italien le dirigeable *N-I*, et que le prix n’en excéderait certainement pas cent mille dollars. Nous fûmes tous en même temps ravis et surpris de cette nouvelle. Jamais Ellsworth ni moi n’avions songé qu’on pourrait se procurer un dirigeable à un prix aussi modeste. Eussions-nous connu ce fait plus tôt, nous ne nous serions pas contentés d’hydravions. Notre objectif était de faire la traversée de l’océan Arctique, d’un continent à l’autre, en passant par le pôle Nord. Avec des hydravions, l’aventure avait beau être risquée, nous étions heureux de la

tenter, n’eût-ce été que par amour du risque. Mais, avec un dirigeable, on pouvait raisonnablement compter sur un succès certain.

Sans plus tarder, Ellsworth promit cent mille dollars pour l’achat du *N-I*, si Riiser-Larsen pouvait nous confirmer sa mise en vente. Nous continuâmes le vol projeté en hydravion, mais décidâmes de faire, l’été suivant, le raid en dirigeable.

J’avais des raisons particulières d’être ravi de nos intentions au sujet du *N-I*, car, invité à y monter deux ans auparavant, j’avais pu l’expérimenter pendant un court voyage. Du reste, l’histoire de ce dirigeable m’était connue ; je n’ignorais pas qu’il avait effectué des raids heureux, et démontré, par leur durée, qu’il était, sans nul doute, capable d’assurer la traversée de l’océan Arctique. Il y aurait, toutefois, de légères modifications à apporter dans son aménagement. En particulier, son avant flexible devait être remplacé par un avant rigide, en sortie qu’on pût l’amarrer à un mât, au lieu de l’abriter sous un hangar couvert. J’exultais à la pensée que mon rêve d’un raid arctique, si longtemps caressé, allait enfin s’accomplir. Nous appelâmes nos deux avions *Dornier* ; le *N-24* et le *N-25*. Ellsworth, Dietrichson et Omdal furent désignés pour le *N-24*, respectivement à titre de navigateur, de pilote et de mécanicien, tandis que moi, Riiser-Larsen et Feucht remplissions les fonctions correspondantes à bord du *N-25*.

Nous quittâmes le Spitzberg le 21 mai 1925, et nous pointâmes vers le pôle Nord. Ayant la certitude de faire en dirigeable, l’année, suivante, le raid si longtemps rêvé, nous décidâmes que le voyage actuel ne serait qu’un vol de reconnaissance à longue distance. Nous étudierions sérieusement la nature des surfaces glaciaires, aussi près du pôle que possible, surtout en vue de trouver des lieux d’atterrissage. Cette partie de l’océan Arctique étant encore inexplorée, peut-être y découvririons-nous de nouvelles terres.

Chaque avion portait de l’essence, pour un vol de mille huit cents kilomètres, retour compris.

Quand nous eûmes atteint le 88° degré de latitude nord, à environ neuf cents kilomètres du Spitzberg, nous distinguâmes, au-dessous de nous, la première petite étendue de mer libre que nous eussions observée depuis

notre départ. Afin de n'être pas dupes d'une illusion d'optique, nous tournâmes, plusieurs fois, très bas, au-dessus de cet endroit. Ce faisant, le *N-24* eut une panne et dut amerrir. Si jamais lieu d'amerrissage parut providentiel, ce fut bien celui-là ! À n'importe quel autre moment, au cours de notre vol de neuf cents kilomètres, il nous aurait fallu nous poser sur un sol rude et très accidenté, avec la quasi-certitude de détruire nos appareils.

En fait, la petite surface d'eau où nous descendîmes avait une étendue suffisante pour nous permettre d'amerrir sans accident. Cependant, nos avions se heurtèrent contre la glace, à l'extrémité de la piste d'eau, mais, heureusement, leur élan avait dû se ralentir tellement que le choc ne causa aucune avarie.

Alors nous cherchâmes, de notre mieux, à sauver le *N-24,* et bientôt nous découvrîmes une raison impérieuse de nous hâter : l'eau, sur laquelle nous étions posés, se gelait. Six heures après notre amerrissage, la glace s'était solidifiée. Mais après d'énergiques efforts, nous réussîmes à dégager notre avion de cette fatale étreinte.

Nous nous trouvions, à ce moment, dans une situation des plus périlleuses à neuf cents kilomètres de tout pays civilisé, posés sur la glace avec des hydravions, le moteur d'un des appareils complètement en panne, et des provisions à peine suffisantes pour tenir environ trois semaines.

Nous n'avions l'espoir de nous tirer de là qu'en transférant l'équipage du *N-24* sur le *N-25,* et en réunissant nos efforts pour faire prendre son vol à l'appareil.

Même dans les conditions les plus favorables, le décollage n'eût pas été chose facile, avec deux fois plus d'hommes à bord que le *N-25* n'était censé en transporter ; mais rien, hélas ne nous favorisait ! Au lieu de s'élever de l'eau, comme un hydravion peut le faire, il lui fallait s'envoler d'une surface glacée. Et cette surface n'était pas unie comme un skating, mais, au contraire, aussi tourmentée que possible ; des monticules de toutes dimensions s'entassaient çà et là dans une confusion extrême.

Il ne nous restait qu'à essayer d'égaliser ces accidents et de nous frayer un chemin suffisamment long, qui nous donnât l'élan nécessaire pour le

décollage. Pendant vingt-quatre jours, on travailla avec ardeur à cette tâche. C'était vraiment une question vitale, car nous ne pouvions songer longtemps éviter de mourir d'inanition.

Nous fixâmes notre ration à trois cents grammes de nourriture par jour, ce qui correspondait à la moitié de ce que Peary distribua à chacun de ses chiens, au cours de son voyage au pôle. Chaque matin, nous avions une tablette de chocolat que nous faisions dissoudre dans de l'eau chaude, et trois biscuits, guère plus gros qu'une gaufrette. Pour dîner, nous prenions un bol de potage ; au souper, une seconde tasse de chocolat, très léger, et trois autres biscuits. Il va sans dire que nous n'étions pas sans souffrir d'un appétit non satisfait ; mais, d'autre part, c'est miraculeux qu'avec une si maigre pitance nous ayons pu conserver nos forces, tout en accomplissant un travail aussi ardu.

Le vingt-quatrième jour, nous avions réussi à déblayer une piste plus ou moins unie de cinq cents mètres de long. Le *N-25* avait besoin, théoriquement, d'une étendue d'eau de quinze cents mètres pour prendre son élan ; mais nous ne parvînmes pas à aplanir plus de cinq cents mètres. Notre piste aboutissait à une pente d'environ un mètre de hauteur dégringolant à pic jusqu'à la surface d'une petite nappe d'eau d'environ cinq mètres de largeur. De l'autre côté de ce lac s'étendait un plateau circulaire de glace qui mesurait approximativement cinquante mètres de diamètre. À l'autre extrémité de ce plateau se dressait un monticule d'environ six mètres de hauteur que nous ne pouvions pas songer à briser, car j'estime que, dans les vingt-quatre jours écoulés, nous avions remué à peu près cinq cents tonnes de glace. Le temps consacré au repos nécessaire, après un labeur aussi épuisant, nous en employâmes une partie à dormir, sans en abuser, et le reste à faire des observations astronomiques et des sondages. Ceux-ci démontrèrent d'une façon concluante qu'il n'y avait aucune terre près de l'endroit où nous nous trouvions. Pour ce travail, nous utilisâmes un nouvel appareil allemand, très ingénieux, qui ne pesait que trois livres. Cet appareil était construit sur le principe de l'écho on perçait deux trous dans la glace ; par l'un d'eux on laissait tomber un fil très long,

en relation avec un téléphone extrêmement sensible, complété d'un microphone.

Un homme tenait l'écouteur de cet appareil tandis qu'à l'autre trou un homme faisait sauter une charge d'explosif immergée. On employait des montres à arrêt synchronisées afin de déterminer le temps exact entre l'explosion et l'écho. La vibration, émise par l'explosion, était transmise par l'eau jusqu'au lit de l'océan, d'où, en rebondissant, elle remontait, à travers les eaux, jusqu'à la surface et, là, elle se faisait entendre dans l'écouteur attenant au fil submergé.

Avec cet appareil, nous fîmes deux sondages, et, dans les deux expériences, cinq secondes s'écoulèrent entre le bruit de l'explosion et celui de l'écho renvoyé par le lit de l'océan. Cet intervalle de cinq secondes indiquait que la mer, à cet endroit, mesurait environ trois mille six cents mètres de profondeur. Or, on sait que très près des eaux ayant une telle profondeur, on ne rencontre aucune terre.

Vers le 15 juin, tout le nécessaire avait été fait pour que le *N-25* fût prêt à partir. Nous n'avions transbordé du *N-24* que ce que nous pouvions, sans danger, embarquer sur le *N-25*, déjà surchargé. Nous nous entassâmes tous les six dans la carlingue encombrée ; le moteur se mit à vrombir, Riiser-Larsen tenait le « manche à balai ». Au signal du départ, il mit « pleins gaz » et la machine commença à rouler le long de la voie de glace tourmentée.

Les quelques minutes qui suivirent furent parmi les plus angoissantes de ma vie. À mesure que nous gagnions de vitesse, les secousses dues aux accidents de terrain devenaient de plus en plus fréquentes ; l'appareil se balançait de droite à gauche et tanguait si fort que, plus d'une fois, je craignis que nous fussions versés par-dessus bord et qu'une des ailes ne se brisât. De plus en plus vite, nous atteignions l'extrémité de la piste, mais les saccades de la machine nous donnaient l'impression que nous roulions encore sur le terrain accidenté. Toujours gagnant de l'élan, mais toujours collés sur la glace, nous approchions du bord du petit précipice. Enfin ! Nous voilà sur la nappe d'eau ; nous la franchissons ; à toute vitesse, nous glissons sur le plateau de glace : ouf ! nous décollons ! Un sentiment de

soulagement profond s’empare de moi, mais il ne dure qu’une seconde. Là, sous notre nez, à une très courte distance, se dresse le monticule de six mètres. Nous piquons droit dans sa direction. Dans quelques secondes, nous saurons si nous l’avons survolé avec la possibilité de revenir à un havre protecteur, ou si nous allons nous écraser dessus. Dans ce dernier cas, si nous échappions à une mort instantanée, nous ne pouvions guère compter que sur une fin imminente, perdus comme nous l’étions alors au milieu des glaces arctiques. Sensations et pensées affluent en un pareil moment. Les secondes semblent des heures terribles, mais nous survolâmes le monticule presque en le frôlant. Nous voilà maintenant en plein vol, après vingt-quatre heures d’angoisse et d’un travail acharné.

Pendant des heures, nous volâmes vers le sud. Étions-nous sur le bon chemin ? Et, dans ce cas, aurions-nous assez d’essence ? Le niveau, dans le réservoir, baissait de plus en plus. À peine nous étions-nous aperçus que notre provision de combustible serait épuisée en moins d’une demi-heure que nous poussâmes tous un grand cri. Là, au-dessous de nous, au sud, se dressaient les pics connus du Spitzberg. Nous distinguions une bande noire qui soulignait une étendue d’eau où nous pourrions facilement amerrir. Nous n’étions pas encore au bout de nos peines. Pour atteindre cette piste, il nous fallait faire un grand détour au-dessus de glaces hérissées. Cela exigeait une manœuvre délicate de l’avion. Depuis une demi-heure, les yeux fixés sur Riiser-Larsen, notre pilote, j’avais remarqué que, lorsqu’il faisait fonctionner la commande de l’aileron, il semblait appuyer sur le levier avec une force inaccoutumée. Finalement, il m’avait crié que cette commande ne fonctionnait plus. Nous dûmes alors descendre au plus vite ; mais, chance inespérée, c’est sur l’eau que nous nous posâmes. Sans cela, nous aurions été tous tués à coup sûr.

Nous n’avions frôlé la mort d’aussi près que durant les terribles heures des semaines précédentes.

Ainsi se termina notre premier long raid sur l’océan Arctique jusqu’au 88° de latitude nord.

CHAPITRE VIII

RAID TRANSPOLAIRE DU « *NORGE* »

Dans l'histoire du raid du *Norge*, à travers le pôle Nord, pendant l'été de 1926, il y a des dessous que l'on ignore. Je ne me résoudrais pas à les révéler aujourd'hui si l'on n'avait fait, à ce propos, circuler de telles erreurs que, par simple justice envers mes compagnons et moi-même, je me vois dans la pénible nécessité d'accomplir cette triste besogne.

Je sais bien que toute entreprise a son côté secret. Chaque fois que des hommes se réunissent pour s'atteler à une tâche difficile, il se produit forcément des mésententes, des heurts de caractères, des faits qu'il vaut mieux passer sous silence. Les expéditions polaires ne font pas exception à la règle. À ma connaissance, il n'y en a pas une qui ait été exempte de ces fâcheux contretemps. Un des bons côtés du caractère humain, c'est d'essayer de passer l'éponge sur les vilenies d'une entreprise – à l'heure où le succès en a couronné les efforts – et de les ensevelir à jamais dans la joie des félicitations mutuelles.

Instinctivement, j'ai toujours agi ainsi. Jusqu'à aujourd'hui, j'ai publié le récit de chacune de mes expéditions, mais je n'ai jamais laissé se glisser dans aucun de mes livres des remarques désobligeantes sur qui que ce soit de mes compagnons de voyage.

Cependant, pour une fois, il faut que je viole cette règle. En agissant ainsi, je n'obéis pas à la colère, je suis certes capable de me maîtriser. Mais si je laissais le public absorber la masse d'erreurs que répand la presse de propagande italienne, je serais complice d'une grossière injustice qui compromettrait, non seulement ma réputation, mais encore la gloire chèrement acquise de M. Lincoln Ellsworth et de mes compagnons norvégiens, tous méritants collaborateurs de mon succès.

Aussi ai-je résolu de raconter dans ce livre l'histoire complète du raid du

Norge, depuis ses tout premiers débuts jusqu'à sa fin, y compris les détails désagréables, à d'aucuns, car ce n'est que par un long récit circonstancié que je suis certain de donner un compte rendu définitif qui permettra au public de se reconnaître au milieu des histoires contradictoires qu'il a entendues.

Et, d'abord, je vais résumer succinctement les faits principaux de l'expédition. Le lecteur des chapitres précédents n'ignore pas qu'un raid partant de l'Europe septentrionale pour aboutir au nord de l'Alaska, en traversant l'océan Arctique et incidemment le pôle Nord, était un rêve que je caressais depuis 1909, époque où le monde entier apprit que l'amiral Peary avait conquis le pôle, et ne laissait plus aux voyageurs futurs que l'exploration des mers Arctiques dont on n'avait encore dressé aucune carte. Le lecteur se souviendra aussi de mes nombreuses tentatives pour faire ce raid transocéanique par les airs ; je cite pour mémoire mes préparatifs en 1909, 1914, 1922, 1923, 1924 et 1925. On se rappellera enfin qu'en 1925, au Spitzberg, Riiser-Larsen nous avait appris, à Ellsworth et à moi, que l'on pouvait acheter le dirigeable italien, le *N-I*, à un prix abordable, et qu'Ellsworth avait offert de verser cent mille dollars pour nous aider dans cet achat.

Si l'on considère que j'ai passé tant d'années à préparer la réalisation de ce raid, combien effrontées et absurdes paraissent alors les prétentions des Italiens qui cherchent à faire croire que le colonel Nobile a conçu et organisé le vol du *Norge*, ou qu'il a exercé, au cours de notre traversée, une fonction supérieure à celle de pilote ?

On n'en cherche pas moins à infiltrer dans l'esprit du public cette folle idée par tous les moyens d'une propagande habile. Toutes les erreurs que contiennent ces contes fantastiques, je vais les démasquer dans le récit suivant, en exposant les faits dans leur ordre chronologique.

L'hydravion *N-25* revint au Spitzberg après les péripéties relatées plus haut, le 15 juin 1925. Trois semaines plus tard, le 5 juillet, avec mes cinq compagnons, j'arrivais à Oslo. Cette dernière expédition ne nous ayant pas permis de réaliser notre projet, qui était de faire un raid de continent à

continent, sans plus tarder, nous commençâmes à dresser, pour l'année suivante, les plans d'une entreprise plus heureuse. En d'autres termes, sur les conseils de Riiser-Larsen, nous décidâmes d'acheter le dirigeable italien *N-I*.

Nous télégraphiâmes au colonel Nobile que nous désirions avoir une entrevue avec lui, à Oslo. Je dois dire que ce colonel était un officier d'aviation dans l'armée italienne, et qu'il était à la fois ingénieur et pilote. C'est d'après ses plans qu'on avait construit le *N-I*.

Aussi, quand nous envisageâmes la possibilité d'acheter ce dirigeable au gouvernement italien, il nous parut évident qu'il nous fallait avoir une entrevue avec cet ingénieur, car il était la seule personne à même de nous dire exactement combien de temps son appareil pouvait tenir l'air, le poids qu'il était capable de soulever, et de nous donner maint autre détail utile.

Il nous parut évident aussi que, si nous achetions le *N-I*, Nobile était tout indiqué pour faire fonction de capitaine ou de pilote. Il avait dirigé son appareil dans plusieurs raids, et connaissait à fond ses singularités et ses caprices.

En réponse à notre télégramme, le colonel Nobile vint à Oslo. Notre première entrevue eut lieu chez moi. Riiser-Larsen y assista. Dès la première minute, le constructeur italien nous parut armé de pleins pouvoirs par son gouvernement, car, sans préambule, il nous fit une offre surprenante et qui, à la lueur des événements ultérieurs, apparaît très significative : le gouvernement italien nous offrait gracieusement le *N-I*, à la seule condition que nous prissions l'engagement d'arborer le pavillon italien.

Instantanément, nous repoussâmes cette offre. Je ne voulais pas voir un rêve, caressé pendant dix-sept ans, se réaliser à l'abri d'un autre pavillon que celui de ma patrie. J'avais passé mon existence à m'instruire dans l'art des explorations polaires ; j'avais porté les couleurs norvégiennes à travers le passage du Nord-Ouest et jusqu'au pôle Sud. Rien ne pourrait me forcer à faire ma première traversée arctique en arborant d'autres couleurs.

Ici, j'ouvre une brève parenthèse pour fixer l'esprit du lecteur sur la signification de cette offre gracieuse du gouvernement italien, transmise par

un officier supérieur. Tout d'abord, je n'en saisis pas entièrement la portée, mais, aujourd'hui, il me paraît évident que c'était un effort délibéré du gouvernement de Rome pour faire une réclame mondiale au régime politique italien actuel, en particulier, et au peuple italien en général. Mon idée d'un raid transpolaire était ainsi habilement escamotée, et tout mon talent d'explorateur des régions arctiques servirait à accomplir un exploit à grand orchestre dont les Italiens récolteraient tous les lauriers. Heureusement, mon instinct, mon orgueil de Nordique m'empêchèrent de tomber dans le piège. J'avoue pourtant que, tout d'abord, je ne vis pas le piège qu'on me tendait. Il m'était impossible de prévoir jusqu'où les Italiens s'abaisseraient plus tard pour réclamer la plus grande partie des honneurs de cette entreprise. Je reviendrai sur cette question au cours de mon récit.

L'offre gracieuse que nous fit Nobile du *N-I* étant repoussée, je demandai le prix de l'appareil, sans conditions. En réponse, le colonel me fit remarquer quel le *N-I* avait coûté £ 20000 au gouvernement italien ; mais il avait déjà deux ans d'existence ; il était encore en bon état malgré les nombreux vols qu'il avait effectués. Comme, du point de vue militaire, il ne serait bientôt plus d'aucune utilité, Nobile était autorisé à nous l'offrir pour la somme de £ 15000 et à s'engager à nous le livrer en bon état.

Nous fûmes ravis de ce marché. Ellsworth m'avait garanti le versement de 100000 dollars et j'avais maintenant l'occasion d'acquérir, pour un quart environ de cette somme, l'aéronef que, depuis des années, je rêvais de posséder. Après une discussion de détails, nous acceptâmes les conditions du colonel.

Un de ces détails avait une très grande importance. Le *N-I* était un semi-dirigeable ; cela signifiait que, bien que le ballon eût la forme d'un cigare, il n'était pas pour cela rigide. Ce détail impliquait une grosse difficulté. En l'absence d'un hangar convenable dans les atterrissages prévus, nous pensions pouvoir fixer le *N-I* à un mât d'amarrage ; mais le ballon étant flexible, il ne fallait pas y songer.

Nous examinâmes cette difficulté, et Nobile consentit à inclure dans les

modifications promises la construction d'un avant rigide qui permettrait l'amarrage à un mât.

Tout ayant été réglé à notre satisfaction mutuelle, Nobile se rendit à Rome pour la rédaction du contrat définitif. Riiser-Larsen et moi nous devions le rejoindre peu après, pour la signature.

C'est au mois d'août suivant que nous signâmes le contrat d'achat.

Pendant mon séjour à Rome, je discutai de nouveaux détails. J'avais demandé au colonel Nobile, au cours de l'entrevue que nous avions eue à Oslo, le mois précédent, s'il consentirait à nous accompagner comme pilote ; il avait aussitôt accepté. Maintenant, à Rome, il exigeait que l'équipage fût composé uniquement d'Italiens. Je refusai catégoriquement d'accepter cette proposition. J'avais plusieurs raisons pour cela. Et d'abord, mon intention était que l'expédition fût, avant tout, une expédition américo-norvégienne : c'est ainsi que je l'avais projetée l'année précédente. Le secours financier apporté par Ellsworth avait rendu possible le raid de 1925, et aussi celui de 1926. Ellswolrth et moi avions été deux compagnons étroitement liés à l'heure du péril et du triomphe. J'étais ravi de partager avec mon grand ami américain les honneurs de la réussite. Je n'avais nulle intention de les partager avec les Italiens. Nous ne leur devions rien autre chose que la possibilité d'acquérir un dirigeable militaire d'occasion. Je ne cacherai pas, cependant, que j'étais très heureux de pouvoir prendre à mon service l'officier italien qui avait construit et déjà piloté l'appareil. Mais cette entreprise était mon œuvre et celle d'Ellsworth ; c'est nous qui en avions fourni les fonds, et elle allait se réaliser avec un appareil bien à nous.

Restait encore un autre détail à considérer Riiser-Larsen, le pilote du *N-25*, et Omdal, le mécanicien, nous avaient accompagnés avec les hydravions à travers tous les périls, et je tenais également à leur voir jouer un rôle important dans cette nouvelle entreprise. Je considérais Riiser-Larsen comme un des plus grands aviateurs du monde ; son talent et son sang-froid nous serraient d'un très précieux secours. Omdal avait, de la mécanique pratique, une connaissance presque géniale sur laquelle nous pouvions compter dans des situations difficiles.

J’étais résolu aussi à prendre avec moi Oscar Wisting, un des quatre braves qui m’avaient accompagné au pôle Sud. Je tenais à ce qu’il partageât avec moi l’honneur de traverser le pôle Nord, dans notre prochaine envolée.

Je donnai à Nobile toutes ces explications ; il les comprit. Il me demanda simplement la permission de prendre avec nous cinq mécaniciens italiens, Il me fit remarquer que les hommes auxquels il songeait faisaient partie de l’équipage actuel du *N-I* ; ils étaient exercés au réglage des moteurs, à la manœuvre des soupapes de gaz et du lest. Dans ses fonctions de pilote, Nobile verrait son travail simplifié s’il avait, sous ses ordres, des hommes habitués à manier le dirigeable et capables de comprendre ses commandements dans leur langue maternelle. Ces arguments étaient parfaitement raisonnables et je n’y fis aucune objection. Il fut donc définitivement entendu que notre expédition comprendrait le colonel Nobile et les cinq Italiens, mais pas un Italien de plus.

Pendant mon séjour à Rome, à cette occasion, un fait se produisit qui éveilla mes soupçons au sujet de notre futur pilote. Riiser-Larsen et moi nous voulions aller visiter la station balnéaire d’Ostia, située non loin de Rome. Le colonel nous invita à faire cette visite dans sa voiture ; nous acceptâmes cette offre avec reconnaissance.

C’est la randonnée la plus folle que j’aie jamais faite de ma vie. Nobile était au volant, moi assis à côté de lui, et l’énorme gaillard qu’était Riiser-Larsen occupait presque, à lui seul, les deux places d’arrière. Le colonel, comme chauffeur, nous parut un véritable casse-cou. Tant que la route était droite et unie, il conduisait à une vitesse raisonnable ; mais, dès que nous abordions une courbe, alors qu’un conducteur prudent eût ralenti, Nobile agissait tout différemment. Il appuyait à fond sur l’accélérateur et prenait le, virage à une vitesse folle. À mi-chemin de la courbe, comme je m’agrippais nerveusement au siège, redoutant une catastrophe, Nobile semblant tomber des nues, se rendit compte du danger et chercha alors désespérément à l’éviter. Il serra les freins à bloc, ce qui, étant donné notre élan, menaçait de faire capoter la voiture. Pour la remettre d’aplomb, il se mit à faire zigzaguer les roues de devant.

Ces fantaisies se multipliant, je me tournai vers Riiser-Larsen, et lui dis, en norvégien, que cet homme devait être fou je lui demandai même s'il ne pourrait pas intervenir et le prier de virer d'une façon plus raisonnable. Riiser-Larsen, un des hommes les plus braves et les plus sensés que j'aie connus, ne cessait de marmotter que, certainement, nous allions être fracassés tous les trois. Toute folle que cette randonnée me paraissait, je sentais qu'elle devait sembler encore plus folle à mon compagnon qui, habile à piloter les véhicules difficiles, non seulement flairait le danger plus vivement que moi, mais, n'étant pas au volant comme à son ordinaire, se sentait aussi plus désemparé.

Après un rapide échange de propos, nous finîmes par convaincre notre conducteur de la nécessité de conduire un peu plus raisonnablement. Mais, durant toute l'excursion, il nous donna des preuves indéniables d'une nervosité extrême, d'une nature instable et d'un manque absolu de sang-froid. De retour à l'hôtel, quand je fus seul avec Riiser-Larsen, je lui avouai que je craignais d'avoir fait un pas de clerc en acceptant le colonel italien comme pilote, et j'ajoutai : « S'il nous a donné tout à l'heure un échantillon de ses qualités sur le sol ferme, ce serait folie, de notre part de nous fier à lui dans les airs. La réponse de Riiser-Larsen me surprit : « Votre rapprochement n'est pas juste. Parmi les aviateurs les plus prudents, les plus calmes que je connaisse, il y en a certains qui, sur le sol ferme, se montrent tout aussi nerveux que Nobile. Dans la vie ordinaire, on les croirait prompts à s'irriter et à perdre le nord ; mais, dès qu'ils sont dans les airs, remis en possession d'eux-mêmes par le danger, leur nervosité disparaît, et, dans une heure critique, ils font preuve d'autant de sang-froid que quiconque. »

Ces explications me parurent plausibles, et je partageai la confiance de Larsen d'autant plus facilement que j'avais remarqué son effroi au cours de notre excursion. « Certainement, pensai-je, si un homme tel que lui peut croire au talent de Nobile comme pilote, après les fantaisies dont il vient de nous gratifier en auto, moi, je n'ai aucune raison d'avoir la moindre inquiétude à ce sujet. » Néanmoins, comme on le verra plus tard dans ce récit, Nobile se livra, en plusieurs occasions, aux mêmes excentricités que

sur son auto, et plus d'une fois nous mit à deux doigts d'une catastrophe.

Tout étant réglé maintenant à Rome, les Italiens passèrent l'automne et l'hiver à remettre en état le *N-I* et à le modifier de façon à le munir d'un avant rigide. Pendant ce temps, Ellsworth et moi avions largement de quoi nous occuper.

Le père d'Ellsworth étant mort au cours de notre premier vol, mon ami dut retourner en Amérique afin d'accomplir ses devoirs et régler ses affaires de famille. De mon côté, je m'employai à récolter de nouveaux fonds. L'apport d'Ellsworth nous avait permis l'achat du dirigeable et laissé un excédent, mais il me déplaisait de vivre dans l'oisiveté ; c'est pourquoi je me donnai pour tâche de chercher à augmenter notre capital. Je n'oubliais pas mes dettes, cause de ma faillite, et me faisais un point d'honneur de travailler pour les liquider. Aussi retournai-je en Amérique afin d'y donner une série de conférences. Le sujet que j'y traitai était mon raid avec le *N-24* et le *N-25*.

Je commençai ma tournée en octobre et passai l'hiver à parcourir les États-Unis.

Dès que nous nous rendîmes compte, Ellsworth et moi, qu'il nous faudrait demeurer loin de l'Europe tout l'hiver, nous comprîmes qu'il nous restait à résoudre, avec les Italiens, des questions qui entraîneraient des négociations fort longues. Il fallait commander et rassembler l'équipement nécessaire au raid, et ce travail supposait déjà une organisation financière ; il était donc nécessaire de trouver une autorité compétente chargée de soutenir nos intérêts, de surveiller l'emploi de nos fonds et, le cas échéant, de prendre des décisions.

Dans ce but, nous conclûmes un arrangement avec l'Aéro-Club de Norvège. Cela nous parut alors une heureuse solution. Aujourd'hui, je vois clairement que nous avons commis une erreur des plus grossières. Mais, cela, rien ne le faisait prévoir.

Notre Aéro-Club comptait peu de membres et n'était pas connu en dehors de la Norvège. Mon pays étant petit et pauvre, l'aviation n'offrait pas pour la population un intérêt capital. L'armée ne possédait que quelques

avions. Aussi l'Aéro-Club, s'il ne s'intéressait pas directement au progrès des machines aériennes, ne s'enflammait-il pas moins d'enthousiasme et un espoir pour tout ce qui les concernait.

Le président de l'Aéro-Club, le docteur Roll Thommessen, était directeur et propriétaire d'un des plus grands quotidiens de Norvège, le *Tidens Tegn* d'Oslo, et jouissait d'une grosse fortune. Dans ses fonctions de président, il était aidé par le commandant Sverre, et M. Bryn, faisant fonction de secrétaire. Le Club comptait quelques autres membres, mais les trois dont je viens de parler accaparaient à eux seuls toute l'activité enthousiaste, ainsi que les devoirs de cette organisation. Aussi, quand je parle de l'Aéro-Club de Norvège, c'est, en fait, uniquement à ces trois personnages que je songe. Ils nous causèrent, par la suite, des ennuis suffisants pour contre balancer, et au-delà, les services qu'ils nous avaient rendus. Au vrai, la plupart des fausses interprétations admises par le public, au sujet du raid de 1926, sont directement imputables à la mauvaise direction, à la mollesse et aux tergiversations de l'Aéro-Club norvégien.

Ces ennuis commencèrent dès janvier 1926. À cette date, Nobile alla à Oslo signer son engagement de pilote. Ellsworth et moi nous trouvant en Amérique, l'Aéro-club nous servit d'intermédiaire. Après avoir discuté les conditions de cet engagement, on le rédigea, et les deux parties intéressées le signèrent. Une clause stipulait que Nobile recevrait, comme pilote, la somme de quarante mille couronnes.

La copie des trois radiogrammes suivants, adressés par M. Thommessen, montre, sans laisser l'ombre d'un doute, que le président de l'Aéro-Club savait pertinemment quels seraient les chefs de l'expédition du *Norge*

PREMIER RADIOGRAMME

Oslo, 30 décembre 1925.

Lincoln Ellsworth,

HÔTEL AMBASSADEUR, NEW YORK.

L'arrangement suivant conviendra-t-il ? Dans la grande expédition polaire de Roald Amundsen devant avoir lieu au printemps prochain avec le dirigeable *Norge*, l'explorateur américain L. Ellsworth, déjà

connu par sa participation au dernier raid polaire d'Amundsen, fera fonction de chef avec une autorité et des droits égaux à ceux du capitaine Amundsen. L'expédition s'appellera : *Raid transpolaire Amundsen-Ellsworth*. Le récit en sera fait en collaboration par ces deux chefs. L'Aéro-club se charge de la direction administrative de l'expédition qui se fera sous pavillon norvégien. Veuillez nous indiquer modifications désirées. Cet arrangement va être calé à toutes grandes agences de journaux, et communiqué aux principales sociétés géographiques. Nous préparons aussi article sur préparatifs, plans de l'expédition que devront sous peu publier les journaux liés par contrat, et qui montrera, clairement que vous êtes chef au même titre qu'Amundsen. Joyeux nouvel an.

THOMMESSEN

SECOND RADIOGRAMME

Oslo, janv. 7, 1926.

Lincoln Ellsworth,

HÔTEL AMBASSADEUR, NEW YORK.

Aujourd'hui câblé arrangement à Presse Associée, Presse Unie, Presse Consolidée, Alliance de Presse Nord Amérique et principales agences de journaux européens.

THOMMESSEN.

TROISÈME RADIOGRAMME

Oslo, janv. 22, 1926.

Lincoln Ellsworth,

SAINT REGIS HÔTEL, NEW YORK.

Arrangement communiqué aux principales Sociétés géographiques.

THOMMESSEN.

J'interromps de nouveau mon récit afin de souligner cette clause. Le pilote italien a, depuis le raid, essayé de faire croire qu'il avait, au même titre qu'Ellsworth et moi, pris la responsabilité de l'expédition, et que, comme nous, il n'avait pas reçu de rétribution. Je répète que son contrat stipulait qu'il recevrait des appointements et qu'il était bien ce que nous

voulions qu'il fût : un salarié. Le lendemain de la signature de ce contrat, Nobile demanda au Club de ternir une nouvelle séance au cours de laquelle il présenta une requête surprenante. Il annonça qu'il s'était déjà engagé avec le Japon pour un raid qui devait avoir lieu à la date de notre expédition à travers l'Océan Arctique. S'il nous accompagnait, ajoutait-il, il lui faudrait manquer de parole aux Japonais et perdre l'argent que ce raid lui aurait rapporté. Il n'ignorait pas cet engagement préalable quand il avait réclamé quarante mille couronnes comme rémunération ; pourtant il avait signé le contrat contenant cette clause. Et voilà que le lendemain de la signature il révélait cette affaire japonaise et s'en servait pour exiger un supplément de salaire de quinze mille couronnes !

Ici, le Club aurait dû montrer de quel bois il se chauffait. N'importe qui, doué d'une volonté forte et d'un bon sens ordinaire, eût été violemment choqué de cette nouvelle exigence. Comment les membres du Club pouvaient-ils espérer maintenir la discipline de notre expédition si, par faiblesse, ils cédaient à cette impudente réclamation ? Même aujourd'hui, je ne peux arriver à me représenter ce qui a pu passer par la tête de Thommessen pour en arriver à capituler en présence d'une effronterie aussi éclatante. Car, au lieu de débattre la question avec courage, il céda mollement.

Le colonel Nobile, bien entendu, profita de son avantage. Le lendemain, à New York, Ellsworth reçut de l'Aéro-Club un radiogramme dont l'original a été perdu ; mais une copie exacte m'en a été fournie par la Radio-Corporation-America, dont voici la reproduction :

> Nous envisageons la possibilité d'un contrat avec Nobile qui tient beaucoup écrire la partie technique du livre sur le raid polaire. Cependant, il accepterait que l'histoire définitive de l'expédition fût une narration, œuvre d'Amundsen et Ellsworth, avec tels collaborateurs qu'ils jugeraient bon de choisir. Il est entendu que, dans ces conditions, Nobile entreprendra de se documenter afin de rédiger la partie de l'ouvrage traitant des manœuvres d'essai ainsi que de la navigation du dirigeable. Espérons que des termes de ce contrat vous agréeront, car

Nobile n’ignore pas qu’il doit limiter son travail à la partie aéronautique de l’expédition. Réponse immédiate obligerait.

AÉRO-CLUB.

Ellsworth, obéissant à son premier mouvement, câbla en réponse qu’il ne faisait aucune objection à cette nouvelle proposition. Cependant, aussitôt après, il décida d’aller voir le ministre de Norvège aux États-Unis, alors en visite à New York et descendu au Plaza Hôtel. M. Herman Gade, aujourd’hui ministre de Norvège au Brésil et temporairement à Washington, en mission spéciale auprès du gouvernement américain, avertit Ellsworth du danger qu’il y avait à permettre à Nobile de publier quoi que ce fût sur l’expédition, et lui conseilla fortement de revenir sur son consentement.

Ellsworth, suivant cet avis, câbla aussitôt au Club norvégien de ne pas donner suite à la demande de Nobile avant que lui et moi ne fussions de retour à Oslo. Quatre jours plus tard, il reçut une réponse ainsi conçue :

Désolé, mais contrat Nobile signé après réception votre premier câble.

Il faut encore souligner le fait que le premier câble de l’Aéro-Club ne faisait allusion qu’à un chapitre technique du livre. Ni Ellsworth ni moi ne voyions d’objections à une telle collaboration. Quelques mois plus tard, le raid étant terminé, nous apprîmes que Thommessen avait permis à Nobile d’ajouter au mot « technique » du contrat, ceux de « et aéronautique » ; addition dont nous ne fûmes jamais avisés et à laquelle nous n’aurions jamais consenti. Le lecteur doit toujours avoir présente à l’esprit une chose parfaitement claire pour Ellsworth et pour moi, à savoir : que Nobile était uniquement un salarié et que, à aucun moment des préparatifs ni au cours du raid, nous n’avions consenti à le considérer autrement, sauf en une seule occasion dont je parlerai plus tard. Certainement, nous n’avions jamais eu l’intention de lui laisser prendre sa part dans les bénéfices du voyage, et jamais nous n’avions contresigné pareille clause. C’est avec notre argent que nous avions couvert les frais de l’expédition, y compris le salaire de Nobile. S’il y avait des bénéfices, grâce à un livre ou à toute autre publication, nous n’avions aucune raison de les partager avec notre pilote. Les cinquante mille couronnes suffisaient amplement à rémunérer ses

efforts. Les articles de journaux et les conférences qu'il fit plus tard, l'autorisation de signer avec nous les articles que nous publiâmes, sont des éventualités que nous n'avions jamais envisagées, et il n'est pas possible de les considérer comme un droit du colonel Nobile, à moins d'étendre au-delà des bornes plausibles le sens des mots « et aéronautique » que l'on ajouta au contrat, à notre insu.

On trouvera une preuve concluante des affirmations précédentes dans le texte du contrat que nous avons signé avec le *Times*, de New York ; ce journal s'assurait la publication exclusive des faits, des péripéties caractéristiques et des photographies relatives à l'expédition. L'accord fut signé par M. Ellsworth, le 27 octobre 1925. Je ne veux pas fatiguer le lecteur en le reproduisant ici, mais je puis jurer qu'il n'y est fait aucune mention de Nobile, et qu'Ellsworth et moi nous nous réservions le droit exclusif de publier toute la partie non technique de l'expédition.

En mars 1926, Ellsworth et moi étions de retour à Oslo, et de là nous nous rendîmes à Rome où nous devions prendre livraison du *N-I*. Ayant à changer de train à Berlin, dans l'intervalle des treize minutes qui s'écoulèrent entre la descente de voiture et la montée dans le rapide de Rome, je sentis que l'on me glissait dans la main un télégramme : il était signé du secrétaire de Thommessen ; Bryn me priait de lui téléphoner immédiatement à Oslo, car Nobile venait de faire savoir à l'Aéro-Club que le gouvernement italien ne nous livrerait le dirigeable que contre un versement de quinze mille dollars pour frais d'assurance. Je me demande où le Club avait la tête pour se figurer qu'en treize minutes j'allais trouver une solution à ce problème inopiné ; il m'aurait fallu, d'ailleurs, me mettre en communication téléphonique avec Oslo avant de monter dans le rapide. Naturellement, je décidai de ne pas m'occuper de cette question avant mon arrivée à Rome.

Aussitôt débarqués dans cette ville, nous eûmes une entrevue avec Thommessen qui nous y avait devancés. Nous ne tardâmes pas à être convaincus que le président du Club avait perdu la raison. Les moindres désirs des Italiens, il s'empressait de les réaliser, même au-delà de leurs

espérances. Jamais je n'ai pu savoir si on ne lui avait pas mis la tête sous l'aile, ou si la perspective d'une décoration italienne, qu'il obtint plus tard, en effet, ne l'avait pas déséquilibré complètement. Toujours est-il qu'il sembla servir les volontés des Italiens et ne guère se soucier de ménager l'orgueil de sa patrie, pas plus que de défendre mes intérêts ou ceux d'Ellsworth qu'il était censé représenter.

Et, d'abord, il nous soumit une nouvelle réclamation de Nobile ; celui-ci voulait que son nom fût ajouté au titre de l'expédition, que l'on appellerait alors « Expédition Polaire Amundsen-Ellsworth-Nobile. » Cette proposition nous parut absurde et nous la repoussâmes aussitôt. Pourtant, Thommessen ne se tint pas pour battu. Il nous expliqua que le chauvinisme italien étant très violent, il craignait beaucoup que, en réponse à ce refus, on nous empêchât d'entrer en possession du *N-I*. En outre, il m'assura que l'on n'ajouterait le nom de Nobile que par gracieuseté envers l'Italie, et qu'on ignorerait cette addition en dehors des frontières italiennes ; car, dans le monde entier, on connaissait déjà l'entreprise sous son véritable nom « Expédition Amundsen Ellsworth. » On ne ferait aucune publicité à Nobile hors de la péninsule, et tout le monde saurait à quoi s'en tenir. Ainsi, le chauvinisme italien étant satisfait, on pourrait prendre possession du dirigeable. À la suite de ces remarques, nous consentîmes à ajouter le nom de Nobile, mais nous refusâmes – et nous l'aurions toujours refusé d'admettre que, ce pilote eût une part dans le commandement du *N-I*, et pour les raisons déjà données.

Thommessen avait encore une requête à nous adresser ; il s'agissait des frais d'assurance du dirigeable. Cela, nous le reconnûmes, était une demande parfaitement raisonnable. Le *N-I* devait voler de Rome au Spitzberg et, pour cette croisière particulière, il fallait, bien entendu, l'assurer. Nous ne discutâmes pas le fait que les quinze mille dollars fixés sur le télégramme fussent montés à vingt mille. Ellsworth accepta de câbler en Amérique pour se faire expédier la somme qui serait considérée comme un prêt à l'Aéro-Club de Norvège. Je prierai de noter, au passage, que le Club, non seulement était censé représenter nos intérêts financiers, mais

devait en rétribution de ses services, prélever un léger pourcentage sur nos bénéfices.

Alors, Thommessen me demanda finalement si Ellsworth et moi nous voudrions aller rendre visite à Nobile. Devant cette question, je perdis tout mon sang-froid. Débordant d'indignation, je demandai à Thommessen s'il avait bien sa tête à lui. Ellsworth et moi étions les chefs de l'expédition, et Nobile devait être considéré comme le pilote salarié du dirigeable, acheté avec notre argent. Que pour satisfaire l'orgueil italien on ajoutât temporairement le nom de Nobile aux nôtres dans le titre de l'expédition soit, mais je me refusais à ce qu'on se méprît sur le véritable rôle de Nobile, et je ne voulais pas me mettre dans la situation absurde d'un chef allant, le premier, se présenter chez son subordonné. Devant la fermeté de mon refus, on enterra cette question. Nobile, plus tard, vint me faire sa visite.

Sur ces entrefaites, j'avais eu plusieurs entrevues avec les Norvégiens que j'avais choisis comme membres de l'expédition. Depuis, quelque temps, ils séjournaient en Italie afin de prendre part, avant la livraison, aux vols d'essai du *N-I*. C'est alors que je commençai à entendre quantité de bruits qui m'irritèrent assez fort. Les relations entre l'équipage norvégien d'un côté, et Thommessen, Sverre, et Nobile de l'autre, étaient fendues presque jusqu'à se rompre.

Des incidents plus désagréables encore allaient bientôt survenir quand Nobile vint me voir, il me demanda sans ménagement toutes sortes de concessions absurdes. D'abord, il voulait que les membres de l'équipage norvégien, ainsi que ceux de l'équipage italien, lui prêtassent serment de fidélité. Indigné, je repoussai cette insolence ; je lui fis catégoriquement observer qu'il n'était qu'un pilote à gages.

Je ne reviendrai pas sur la distinction qu'il convient de faire entre le capitaine d'un navire et le commandant d'une expédition. J'ai eu déjà, au début de ce livre, l'occasion d'insister sur ce point. Cette distinction très nette entre les fonctions de capitaine du *N-I* et celle de commandant de l'expédition polaire, – Nobile remplissant la première, Ellsworth et moi la seconde, – l'officier italien ne put pas ou ne voulut pas se la mettre dans la

tête. Ses exigences tendaient toujours à usurper les fonctions de commandant. Sans jamais varier, nous nous y opposâmes d'une façon catégorique et nette.

Ce qui précède sert à expliquer la nouvelle exigence de Nobile et la réponse que je lui fis. Il voulait obtenir la promesse formelle que, si, à l'arrivée au pôle Nord, les conditions atmosphériques ne permettaient pas, à son avis, de poursuivre le raid vers le sud, jusqu'à Pointe Barrow, notre objectif, on l'autoriserait à virer de bord et à mettre le cap sur le Spitzberg. À cette demande, je répondis brutalement et nettement : « Une telle promesse, jamais ! »

Sans cesse nous lui répétâmes qu'il ne serait que le capitaine du dirigeable. Nous seuls aurions le commandement de l'expédition, et l'itinéraire que nous fixerions devrait être accepté sans réplique.

– Cependant, dit, Nobile d'un ton conciliant, tiendrez-vous compte de mes avis ?

– Certainement. Ce serait absurde de notre part si, avant de prendre une décision, nous ne demandions pas à un capitaine expert son avis sur les ressources de son navire.

Néanmoins, nous ajoutâmes que nous seuls prendrions la décision finale et qu'il devrait s'y conformer. Nous lui expliquâmes également que notre intention n'était pas d'aller au pôle Nord, que le but unique de notre expédition était de faire un raid d'un continent à l'autre, qu'enfin rien, sauf l'impossibilité évidente de mener à bien cette entreprise, ne pourrait nous persuader de rebrousser chemin, à n'importe quel moment de notre voyage. Le colonel Nobile nous pria alors de l'assurer de nouveau qu'on tiendrait compte de son avis à l'occasion, et que, s'il y avait une décision définitive à prendre, on convoquerait un conseil de quatre membres, à savoir : Amundsen, Ellsworth, Riiser-Larsen et lui-même. Étant de son avis sur ce point, je n'hésitai pas à répondre oui.

À la lueur de ce qui s'est passé depuis, il ne fait guère de doute que l'officier italien, dans tous ces agissements, cherchait par tous les moyens à se glisser au poste de commandant en chef. Des incidents survinrent plus

tard, au sujet de ce raid, qui me convainquirent qu'il n'avait pas adopté cette attitude uniquement par ambition et par vanité, bien que, de toute évidence, il eût sa bonne part de ces deux défauts. Bientôt, j'acquis la quasi-certitude qu'il agissait également à l'instigation de son gouvernement. Ce dernier voyait l'occasion de prendre à son compte l'honneur de notre exploit, et, dans ce but, mettait en œuvre tous les artifices. On verra plus loin en quoi consistaient certains de ces procédés de mauvais aloi.

Enfin arriva le grand jour où nous devions, en bonne et due forme, prendre possession de l'aéronef. Désormais, le *N-I* s'appellerait le *Norge*. Non seulement j'avais insisté pour que le dirigeable battît pavillon norvégien, mais j'avais tenu à ce qu'il portât le nom de ma patrie. La cession du *N-I* fut à Rome un événement sensationnel. C'est à Thommessen qu'échut l'honneur de recevoir ce « vaisseau des airs ». On baissa le pavillon italien qui y flottait, et, à sa place, on hissa celui de Norvège. À notre insu, l'Aéro-Club avait permis que le dirigeable eût deux noms : l'ancien et le nouveau, et, en outre, il avait accepté que l'on peignît sur sa coque les couleurs de l'Italie.

Le 29 mars, le *Norge* prit l'air et cingla droit vers le nord.

Aussitôt, Ellsworth et moi revînmes à Oslo par le train. Aucun de nous deux ne s'intéressait aux fêtes qui marqueraient, nous le savions, les différentes étapes du *Norge* dans son voyage de Rome au Spitzberg. Ce voyage, tout se passant au mieux, ne nous offrait pas le moindre attrait ; Ellsworth et moi nous avions la passion de l'inconnu. Voir du haut des airs des paysages européens, aller en Angleterre, en Allemagne, en Russie, à la rencontre de foules en attente, nous laissait absolument froids. Au surplus, nous avions d'importants préparatifs à faire en Norvège, et nous tenions à brûler les étapes. Dernièrement, le colonel Nobile a déclaré que son raid de Rome au Spitzberg avait été bien plus dangereux que celui du Spitzberg à Pointe Barrow. Le lecteur le plus novice en ces questions peut saisir combien cette déclaration est stupide. Avant d'entrer en notre possession, le *Norge* avait fait des centaines de vols à travers les différentes parties de l'Europe. Il avait traversé la France, conduit par un bon pilote français, et,

conduit par un bon pilote anglais, il avait franchi la Manche, l'Angleterre et la mer du Nord. Le voyage au Spitzberg ne présentait donc aucun risque. En le faisant, Ellsworth et moi eussions simplement perdu notre temps.

Cette promenade aérienne avait beau être de tout repos, le colonel Nobile trouva moyen de la diriger en dépit du bon sens. Outre les pilotes étrangers, pris à Rome pour guider le *Norge* dans les différents pays à traverser, Nobile autorisa à bord la présence d'un très grand nombre de journalistes et de civils en quête de la notoriété que leur vaudrait ce petit exploit. Le premier résultat de cette maladresse fut l'encombrement du dirigeable ; le second fut la gêne dont souffrirent en pure perte les Norvégiens Riiser-Larsen, Omdal, ainsi que mes autres compagnons. Mon ami, le docteur Adam, de Berlin, avait généreusement fait confectionner des vêtements sur mesure pour chacun des membres de l'expédition. Ces vêtements d'aviateur avaient été ingénieusement combinés, en tenant compte des froids rigoureux à affronter dans le Nord. Aussi légers que possible, ils procuraient cependant toute la chaleur nécessaire. Le docteur Adam les avait expédiés largement à temps, en sorte qu'ils étaient arrivés bien avant le départ du *Norge*. Ils étaient là, prêts à servir. Au dernier moment, Nobile, prétextant leur poids, refusa de les embarquer ; aussi, Riiser-Larsen et les autres Norvégiens durent-ils, pendant le trajet de Home au Spitzberg, garder leurs vêtements de ville, alors que les Italiens, juste à l'heure du départ, entraient en scène vêtus de magnifiques manteaux de fourrure, et munis d'un équipement confortable et complet. Jusqu'à l'arrivée au Spitzberg, les Norvégiens souffrirent horriblement du froid. Riiser-Larsen, lui-même, tout rude gaillard qu'il était, endurci par le rigoureux climat du Nord, débarqua en claquant des dents. Toute cette affaire témoigne, de la part de Nobile, d'un manque absolu de considération envers les nôtres. Il n'y avait pas de raison pour que les Norvégiens n'eussent pas l'autorisation de revêtir leurs costumes spéciaux. Nobile, lui-même, et ses compatriotes ne s'étaient démunis de rien, alors que les complets réunis de tous les Norvégiens eussent pesé moins qu'un homme. En outre, Nobile transportait des voyageurs qu'il n'avait aucune raison d'embarquer. Cette singulière attitude

n’était qu’une réédition de la façon dont le colonel avait traité Riiser-Larsen et mes amis pendant les vols d’essai à Rome. Arrogance, égoïsme sans égal, tels furent les sentiments manifestés à leur égard. Je mentionnerai d’autres faits du même genre à mesure que se poursuivra ce récit.

Ellsworth et moi, ayant réglé nos affaires à Oslo avant l’arrivée du *Norge*, nous nous mîmes en route pour le Spitzberg, car, même dans ma capitale, les manifestations de la foule me laissaient indifférent. Là-bas, nous avions à faire des préparatifs, et il était important de nous en inquiéter avant l’arrivée du *Norge*. Nous débarquâmes au Spitzberg, le 13 avril. Le dirigeable n’y apparut que le 7 mai.

Nous avions loué un terrain à Kings Bay, à une compagnie norvégienne qui y exploite une mine de charbon. Pour ses bateaux, cette compagnie avait fait construire un quai où aboutissait, menant à la mine, une voie ferrée d’une longueur d’environ quinze cents mètres. Près de cette mine, l’Aéro-Club avait envoyé une équipe d’hommes qui s’occupa tout l’hiver à ériger une sorte de hangar, sans toit. C’était, à la vérité, un brise-vent trois côtés, d’un modèle très pratique sans être pourtant aussi parfait que s’il avait été couvert. À notre arrivée, notre première tâche fut de déblayer la neige encombrant la voie ferrée, depuis le quai jusqu’à l’entrée du hangar. La neige ayant, par endroits, jusqu’à trois mètres d’épaisseur, il fallut nous démener sérieusement. Pendant que ces préparatifs étaient en train, le *Norge* aborda à Gatschina, où il fit escale, et attendit que tout fût prêt.

Au Spitzberg, et à notre dernier séjour à Oslo, Ellsworth et moi nous avions eu de nouvelles preuves de l’impéritie commerciale de l’Aéro-Club. Thommessen, Sverre et Bryn firent des voyages à Rome. Dans quel but ? Nous l’ignorons. Toujours est-il que ces voyages furent faits et portés au compte de l’expédition. Pendant notre séjour au Spitzberg, l’Aéro-Club demanda à Ellsworth dix mille dollars supplémentaires. Lui et moi nous fûmes tellement excédés par cette demande de crédit que nous eûmes fort envie de tout laisser en plan. Seule la crainte que quelqu’un d’autre ne profitât de nos projets et ne réussît la traversée avant que nous eussions le temps de nous organiser différemment nous empêcha de prendre cette

mesure brutale.

Enfin, tout étant au point, le *Norge* prit la direction du Spitzberg ; passant par Vadso, il arriva à sa destination, le 7 mai. On l'abrita sous le hangar et chacun s'occupa activement des préparatifs du raid. Pendant qu'on embarquant les vivres et le combustible, on découvrit qu'un des moteurs avait besoin d'être remplacé ! Ce travail nous prit cinq jours. Les Italiens employèrent leurs heures de repos à faire du ski. Je ne me serais pas abaissé à mentionner un détail aussi infime, si Nobile n'avait affiché la prétention de jouer un rôle capital dans notre entreprise, et de partager l'honneur d'en avoir conçu l'idée. Quelqu'un se fût-il jamais demandé si ces Italiens avaient sérieusement songé à des explorations polaires avant que s'offrît à eux l'occasion de naviguer avec des explorateurs expérimentés, qu'il lui eût suffi de voir comment ces novices se comportaient sur la glace pour se faire une opinion. Ces Méridionaux étaient d'une maladresse incroyable. À peine pouvaient-ils se tenir sur leurs pieds quelques secondes. Je me souviens qu'une fois le colonel lui-même culbuta sur la glace lisse et ne put réussir à se relever tout seul. Il est vraiment amusant de songer que des hommes d'une race quasi tropicale, n'ayant pas la moindre notion des mœurs d'un pays froid, auraient pu concevoir l'idée d'entreprendre à leur compte une expédition exigeant, comme la plus élémentaire qualité, la force de faire face sur un sol glacé à une difficulté quelconque.

Avant que le *Norge* quittât l'Italie, Nobile, ayant pris à part Riiser-Larsen, lui avait fait promettre, au cas où nous devrions descendre sur la glace, de ne pas nous sauver en abandonnant les Italiens. Qu'un individu, qui a aujourd'hui l'effronterie de vouloir amoindrir le rôle qu'Ellsworth, mes compatriotes et moi-même jouâmes dans cette expédition, que cet individu pût soupçonner un seul instant des hommes, avec un passé comme le nôtre, de montrer une âme assez vile pour que l'on exigeât d'eux cette promesse, cela suffit à éclairer le fond de son caractère.

Avant de continuer ce récit, je tiens à dire quelques mots des cinq autres Italiens de l'expédition. Je déclare qu'il n'y a que des éloges à leur adresser. Très experts dans leurs métiers respectifs, ils ne manquaient aucune

occasion de se rendre utiles. Toujours de bonne humeur, ils étaient de parfaits camarades et nous étions en excellents termes avec eux tous. Jamais ils n'ont cherché à se faire valoir. Aussi, je tiens à dire que toutes les fois que j'adresserai des critiques au contingent italien de notre expédition, c'est Nobile que j'aurai en vue, et lui seul.

Un peu avant l'arrivée du *Norge* au Spitzberg, le commandant Richard E. Byrd, de la marine des États-Unis, arriva sur son bateau : le *Chantier*. Des représentants de journaux hostiles ont bourré d'erreurs le crâne du public sur l'attitude que nous avons adoptée envers l'aviateur américain. Aussi vais-je, à cette occasion, donner une explication détaillée des faits véritables. S'il ne s'agissait que du commandant Byrd, cette parenthèse serait superflue ; car il ne s'est jamais mépris sur mon attitude, et lui et moi n'avons cessé de nous témoigner la plus cordiale amitié, sans que surgisse l'ombre d'un malentendu entre nous.

Le quai dont j'ai donné la description était, à King's Bay, le seul endroit possible où l'on pût décharger un navire. Il était si court qu'on ne pouvait y amarrer qu'un seul bateau. À l'arrivée du *Chantier*, la place était prise par le *Heimdal*, qui avait amené quelques-uns de mes ouvriers au Spitzberg. À ce moment, le *Heimdal* faisait du charbon et de l'eau. Détail important à noter, on était en train d'effectuer de grosses réparations à sa chaudière qui s'était complètement détraquée. Enfin, détail plus important encore, le *Norge* allant bientôt appareiller de Gatsehina pour le Spitzberg, le capitaine du *Heimdal* devait, en cas de besoin, se tenir prêt à lui venir en aide. Pour ces motifs, il était inutile de songer que le *Heimdal* pût quitter le quai pour le mouillage et laisser le *Chantier* amarrer afin d'opérer son déchargement.

Ces travaux ne devaient nous demander que quelques jours, mais Byrd n'avait nulle envie d'attendre. Tous ses préparatifs achevés, il se refusait à l'idée d'un retard, si léger fût-il. C'est pourquoi, coûte que coûte, il décida d'amener à la rive ses deux avions depuis l'endroit où mouillait le *Chantier*. Il eut recours à un expédient hardi dont il usa avec une vitesse et une habileté surprenantes. Sous ses ordres, on construisit un ponton en liant quatre embarcations ensemble. Des planches posées sur leurs plats-bords

constituaient une plate-forme sur laquelle on fit descendre les avions, ensuite on remorqua jusqu'à la rive ce ponton à travers les glaçons flottants. Travail risqué, mais dont la réussite fut aussi brillante que l'avait été sa conception.

Des critiques ignorants ont cherché à faire croire au public que nous gênâmes à dessein le débarquement de Byrd. D'après eux, nous redoutions d'être battus dans notre course au pôle. Or, le lecteur n'ignore pas que le pôle n'était pas notre objectif. Byrd lui-même le savait fort bien, car, à New York, six semaines plus tôt, j'avais eu avec lui un entretien privé où je lui avais appris que notre véritable but était l'Alaska, et que le pôle ne nous offrirait, à proprement parler, qu'un intérêt passager. Le plan de Byrd différait totalement du mien : il voulait, sans atterrir, faire le voyage du pôle, aller et retour. Dans cette simple affaire il ne fut jamais question de rivalité ni de jalousie entre nous.

Cependant, Nobile, quelques jours après son arrivée à bord du *Norge*, adopta une attitude différente de celle que nous lui connaissions. II n'y a pas lieu de s'étonner de cette volte-face si l'on se rappelle combien il avait insisté pour avoir l'autorisation de rebrousser chemin, une fois que le *Norge* aurait atteint le pôle. Évidemment, cette idée, tout à fait étrangère à mes intentions, s'était ancrée dans son esprit. Dès que le *Norge* fut à l'abri, Nobile, ayant appris que Byrd avait débarqué ses avions, et qu'il mettait la dernière main à ses préparatifs de départ, vint me trouver et me dit :

– Dans trois, jours le *Norge* peut être prêt.

– Et puis après ? lui répondis-je aussitôt ; nous ne faisons pas une course au Pôle avec Byrd. Que m'importe qu'il y arrive le premier ! La traversée de l'océan Arctique, voilà notre tâche.

Avec ce but toujours en vue, et ne voulant en rien gêner Byrd dans ses projets, je lui offris, de grand cœur, une partie du terrain que nous avions loué à King's Bay. À son départ, nous lui souhaitâmes bon voyage avec l'aide de Dieu. Seize ou dix-sept heures plus tard, il était de retour. À table, quelqu'un m'avait fait remarquer que, si Byrd avait la chance de revenir, l'heure de son arrivée était proche. À peine ces mots étaient-ils prononcés

que l’on entendit le vrombissement du moteur. D’un bond, tous nous nous levâmes sans achever notre repas et courûmes les premiers vers l’endroit où l’avion devait atterrir. Par hasard, à ce moment, les camarades de Byrd étaient assis à table, sur le *Chantier* au mouillage. Par hasard aussi, Ellsworth, nos Norvégiens et moi nous formions la majorité de ceux qui acclamèrent Byrd et Bennett au moment où ils surgirent de leur carlingue. En sortant de table, nous avions saisi à la hâte notre appareil de prise de vues, et les seuls films que l’on possède du retour triomphant de Byrd sont ceux-là mêmes que nous avons tournés. C’est moi le premier qui serrai la main de l’aviateur à sa descente et le félicitai chaudement du succès de son vol. Me tournant ensuite vers mes compagnons, je les priai d’acclamer Byrd et Bennett, ce qu’ils firent à pleins poumons.

L’aviateur américain ne saurait être trop loué de son exploit. Lui et son pilote, Floyd Bennett, méritent la plus grande admiration pour leur courage. On connaît dans l’histoire peu d’entreprises aussi risquées que celle de ces deux héros. Outre qu’ils s’exposaient à une mort quasi certaine s’ils s’étaient vus forcés d’atterrir et dans l’impossibilité de s’élever de nouveau, ils ne pouvaient qu’à grand-peine découvrir avec exactitude leur position, car, dans ces régions, la boussole magnétique n’oscille que paresseusement et, fût-elle active sous ces latitudes, il n’en eût pas été moins difficile de faire des observations exactes à bord d’un avion volant à 150 kilomètres à l’heure. Considéré uniquement comme un haut fait de navigation, l’exploit du commandant Byrd est un des plus remarquables que l’on ait enregistrés.

Le soir du 10 mai, tout était prêt pour l’envolée *du Norge*. Ce même soir, nous tînmes conseil et fixâmes le départ à une heure du matin. Je dois rappeler au lecteur, qu’à cette saison de l’année, dans les régions arctiques, le soleil ne se couche pas. Cependant, à une heure du matin, il a atteint son point le plus bas à l’horizon. À ce moment, l’air est à sa température la plus faible ; d’autre part le gaz du ballon acquiert à cette température sa plus grande force d’ascension ; c’est ce qui justifiait notre choix d’une heure aussi matinale.

Vers minuit, je fus éveillé par l’homme de quart qui m’annonça que le

vent fraîchissait et retarderait notre départ. Je me replongeai dans le sommeil, mais je fus réveillé une seconde fois, à six heures ; on venait m'apprendre qu'on allait partir. À cause du vent, nous dit-on, le dirigeable serait difficile à manœuvrer et nous ne devrions emporter, comme effets personnels, que le plus strict nécessaire ; aussi, Ellsworth et moi n'avions-nous, en nous rendant au hangar, que les vêtements que nous portions. Imaginez notre étonnement en apercevant la confusion qui régnait tout autour de l'aéronef ! Les hommes, courant çà et là, embarquaient les bagages dans les nacelles ; Nobile se tenait à l'écart, visiblement aussi dans un grand état de nervosité. Dès que nous l'eûmes abordé, il nous expliqua que le soleil s'était déjà levé si haut qu'il effleurait le sommet du ballon : dans ces conditions, le gaz s'était dilaté et il y avait du danger à sortir le dirigeable. Ellsworth et moi nous poursuivîmes notre route vers le hangar. Soudain, quelqu'un courut derrière nous en criant : « Nous partons ! » Sans pouvoir nous expliquer ce brusque changement de front, mais le voulant croire motivé, Ellsworth et moi nous montâmes à bord ; quelques minutes après, nous étions dans les airs.

Plus tard, nous apprîmes ce qui s'était passé. Riiser-Larsen s'étant avancé vers Nobile, dès que nous l'eûmes quitté, avait aperçu que celui-ci se trouvait dans un état de surexcitation nerveuse qui le rendait incapable d'agir. Le colonel italien s'était en effet écrié qu'il refusait de prendre toute responsabilité si, avec le vent qui s'était levé, on faisait sortir le *Norge* de son hangar. Sur un ton de mépris, Riiser-Larsen fit remarquer que la petite brise qui soufflait ne devait pas nous inquiéter. Là-dessus, Nobile leva les bras au ciel et s'exclama : « Si vous en acceptez la responsabilité, faites sortir vous-même l'aéronef du hangar ! »

Riiser-Larsein voulut bien prendre cela sur lui avec l'aide du lieutenant Hover, et, aussitôt, on acheva sous sa direction, les derniers préparatifs. Les films que nous avons tournés, au moment où *le Norge,* au sortir du hangar, s'élevait dans les airs, montrent Riiser-Larsen donnant les ordres, et Nobile, l'air vague, se tenant à l'écart, ne faisant rien. Là, nous avions une nouvelle preuve de la façon dont notre pilote se conduisait en présence d'une

difficulté. Le raid, dans la suite, devait nous en fournir d'autres.

Le *Norge* partit du Spitzberg, pour son voyage sensationnel, à dix heures du matin (heure locale), le 11 mai 1926.

Quarante-deux heures plus tard, nous étions en vue de Pointe Barrow, sur la côte nord de l'Alaska. Le rêve que j'avais caressé pendant des années s'était enfin réalisé ! Ma carrière d'explorateur était couronnée de succès par l'accomplissement du dernier, peut-être, des grands exploits possibles. Nous avions traversé l'océan Arctique d'un continent à l'autre.

La distance parcourue par le *Norge* a été estimée à environ cinq mille quatre-vingt-cinq kilomètres.

La distance en droite ligne, du Spitzberg à Pointe Barrow, est de trois mille trois cents kilomètres. De Pointe Barrow à Teller, il y a encore quinze cents kilomètres. On ne saurait trop louer Riiser-Larsen qui avait endossé toute la responsabilité de la navigation. Il dirigea si bien l'aéronef, qu'après ce raid prodigieusement long, – plus long qu'un voyage aérien de New York à San Diego (Californie), deux mille kilomètres, – au-dessus des immensités désertiques, sans aucun point de repère, nous arrivâmes en vue de Pointe Barrow, notre objectif, avec un écart inférieur à quinze kilomètres.

Là ne se borne pas l'honneur qui revient à Riiser-Larsen. Trois fois, au cours du raid, sa présence d'esprit nous sauva d'un désastre où la nervosité et le manque de sang-froid de notre pilote menacèrent de nous plonger. Tous les incidents de ce genre, ainsi que ceux dont je viens de parler, on aimerait ne plus s'en souvenir quand l'heure des épreuves est déjà loin. Le colonel Nobile se fût-il contenté de l'honneur d'avoir été le pilote de notre dirigeable, que j'aurais passé l'éponge sur ces faits. Mais, puisqu'il prétend à un plus haut titre, je dois à la vérité de dire qu'en des circonstances relatées, plus loin, il ne se montra même pas à la hauteur de sa modeste tâche.

Afin de faire bien comprendre ces différents faits au lecteur, il me faut expliquer la construction et le maniement du *Norge*. Sous son ballon semi-rigide étaient suspendues quatre nacelles : celle de l'arrière et les deux

latérales contenaient les moteurs qui actionnaient les hélices. Une nacelle plus grande était disposée en avant. Cette dernière, construction fermée, semblable à une maisonnette, était partagée par des cloisons en trois salles minuscules. La chambre la plus en avant, ayant le champ de vision libre, était la cabine du pilote. Là se trouvait la barre qui, manœuvrée à tribord ou à bâbord, servait à régler notre marche. Là aussi était la barre à laquelle obéissaient d'autres gouvernails. Ces derniers permettaient de maintenir le vaisseau aérien dans la position horizontale ou, à volonté, de l'incliner soit vers le haut, soit vers le bas. Enfin, il y avait également dans cette cabine les leviers auxquels obéissaient les soupapes du gaz. En manipulant celles-ci de façon à dégager le gaz d'une chambre ou de l'autre, ou de toutes les chambres simultanément, le pilote était à même de régler l'équilibre et l'élévation de l'aéronef. Ce travail – c'est-à-dire la surveillance des chambres à gaz – constituait l'unique fonction de Nobile en tant que pilote.

Immédiatement à l'arrière de la cabine de celui-ci était une petite pièce où se tenaient le navigateur et le reste de l'équipage. On y avait rassemblé les instruments utiles aux observations, les cartes, et une table pour y faire les calculs. C'était la salle de travail de Riiser-Larsen et de tous les membres de l'expédition. Même en se serrant bien, cette première nacelle était fort encombrée, car, outre Nobile, Riiser-Larsen, Ellsworth et moi, elle comptait comme occupants six autres personnes. Quant aux six mécaniciens, ils se tenaient dans les trois nacelles motrices.

Je passais la plus grandie partie de mon temps en compagnie de Nobile, dans sa cabine. C'était moi qui avais la tâche la plus aisée. Mes compagnons devaient veiller à la marche de l'appareil et le diriger droit au but. Remplissant uniquement mes fonctions d'explorateur, je me bornais à observer le terrain au-dessous de nous, à étudier son caractère géographique, et surtout à ne pas laisser échapper les moindres traces d'un continent arctique possible.

Ellsworth s'attachait surtout à recueillir des observations qui lui permissent de mesurer l'électricité atmosphérique des régions survolées. Ces observations, il les faisait sur la demande de l'Institut Curie, de Paris,

au moyen d'une machine spéciale, prêtée dans ce but. La tâche d'Ellsworth, suivant nos premières intentions, devait être d'aider Riiser-Larsen dans ses calculs de navigateur. Mon ami m'avait devancé d'un mois en Norvège pour y faire des études spéciales et se perfectionner dans l'art de la navigation, alors pour lui lettre morte. Mais, à notre arrivée au Spitzberg, nous trouvâmes tous les services si bien organisés qu'Ellsworth, très large d'esprit, ne voulut rien bouleverser et se consacra à son travail d'observateur, ainsi qu'à toute autre besogne de sa compétence.

Riiser-Larsen ne sacrifia pas entièrement son temps à ses calculs. Dans la cabine où je m'étais installé avec le pilote, il passait de nombreuses heures à observer les instruments indiquant la direction du vent qui nous régissait, et à consulter d'autres appareils techniques utiles pour ses calculs. Il ne quittait guère cette cabine, heureusement pour nous, comme on va le voir. Je vais maintenant relater les différents incidents auxquels j'ai fait allusion plus haut.

Oscar Wisting, garçon tout à fait remarquable, qui m'avait accompagné pendant ma course au pôle Sud, se trouvait avec moi à bord du *Norge*. On l'avait chargé de veiller sur la commande de position verticale dans la cabine du pilote, sous la direction de Nobile, bien entendu. À un certain moment, celui-ci demanda à Wisting de lui passer le levier ; il voulait éprouver l'équilibre de l'aéronef. Wisting se tint de côté et Nobile prit la commande. Jugez de mon étonnement quand je vis l'Italien, le dos à l'avant du dirigeable et tournant la roule plusieurs fois sans avoir l'air de savoir ce qu'il faisait. L'avant du *Norge* répondit à cette manœuvre et piqua du nez vers la glace. Étant tourné vers l'avant, je m'aperçus que nous approchions de plus en plus du sol. Je regardai notre pilote ; il semblait ne pas avoir conscience du danger ; on l'aurait cru dans un autre monde. Je ne dis rien. Je n'aurais rien dit, eussions-nous été sur le point de nous écraser sur la glace ; car, pendant tout le voyage, je m'en tins strictement à mon rôle de commandant, et laissai la manœuvre du navire aérien entièrement entre les mains du capitaine auquel elle revenait de droit, que ce soit sur terre ou dans les airs.

Mais Riiser-Larsen n’était pas aussi à cheval que moi sur les principes, et fort heureusement, car, m’eût-il imité, aucun de nous n’eût survécu à la catastrophe. L’aéronef descendait à toute vitesse vers les glaces hérissées de pointes. Encore une seconde et c’en était fait de nous tous. Mais mon camarade voit le danger, tandis que l’autre reste aveugle. Il bondit vers la barre, rejette Nobile de côté, d’un geste brutal, et exécute lui-même la manœuvre de redressement. Nous avions frôlé le danger de si près que, par la fenêtre de la cabine, nous cherchâmes à voir si le moteur d’arrière ne touchait pas déjà la glace ; par chance, il s’en fallait encore de quelques centimètres.

Plus tard, le même incident se reproduisit, mais avec une variante. C’est de nouveau Riiser-Larsen qui nous évita une catastrophe. Cette fois, il lança à Nobile, d’une voix rude, l’ordre de changer l’élévation. Celui-ci sursauta comme s’il sortait d’un rêve. Automatiquement, il obéit et fit faire à la roue plusieurs tours en arrière. Nous étions presque à fleur de glace quand le *Norge*, sous l’impulsion du gouvernail, s’éleva de nouveau dans les airs.

Voici un troisième incident : volant vers le sud, au-dessus des glaces, le *Norge* s’enfonça dans un brouillard épais. Nous nous trouvions dans une situation extrêmement dangereuse. Filant à la vitesse de soixante-quinze kilomètres à l’heure, la plus légère déviation, vers le sol, de l’équilibre horizontal de notre ballon eût suffi à nous précipiter sur la glace. Immédiatement, Nobile agit comme il le devait : il manœuvra la roue de la commande verticale de façon à nous faire remonter au-dessus du brouillard ; mais il était tellement énervé qu’il oublia tout à fait la pression du gaz dans le ballon. Rapidement, nous montâmes jusqu’à une haute altitude. Tout à coup, le pilote retrouva ses esprits. À pareille hauteur, la pression atmosphérique, s’exerçant sur le ballon, se trouvait tellement réduite que la pression intérieure du gaz menaçait de faire éclater l’enveloppe. Nobile fit alors un effort désespéré pour abaisser l’avant du *Norge*, mais la machine n’obéissait plus. Alors il ne sut plus où donner de la tête. Les larmes ruisselaient sur son visage ; se tordant les mains de désespoir, il cria le plus fort qu’il put : « Vite au beaupré ! Vite ! »

Trois Norvégiens s’élancèrent sur la passerelle, sous le ballon, et, employant toute leur énergie, obligèrent le *Norge* à baisser le nez.

Le quatrième incident que je vais rapporter permettrait, à lui seul, de réduire à néant les prétentions de notre capitaine à un rôle prééminent dans notre entreprise. Mais, afin de rendre cet épisode intelligible, il me faut donner au lecteur de brèves explications. Les navigateurs se servent de l’expression « lieu géométrique de position ». C’est une ligne d’une longueur indéfinie dont le navigateur ne connaît que la direction. Son navire peut se trouver en un point quelconque de ce lieu géométrique, mais lui-même ne peut exactement déterminer ce point avant que, plusieurs heures plus tard, une seconde observation lui ait fourni un lieu géométrique. Le point d’intersection de ces deux lignes fixe quelle est, sur la carte, la position géographique exacte du navire. Cette seconde observation faite, et ce point d’intersection déterminé, le navigateur sait l’endroit où il se trouve et dans quelle direction il doit cingler pour atteindre sa destination. En d’autres termes, le lieu géométrique de position ne peut servir à la direction d’un navire que s’il est supplémenté par d’autres données. Tout cela, naturellement, est l’a b c de l’art de la navigation.

À la dernière étape de notre raid, alors que nous savions par les calculs que la côte nord de l’Alaska était proche, Nobile alla trouver Riiser-Larsen dans sa cabine et lui demanda où nous en étions de notre traversée. Celui-ci répliqua :

– Je viens de déterminer notre ligne de position.

Prenant un crayon, il tira une ligne droite sur la carte et dit :

– Nous sommes maintenant sur cette ligne.

Rayonnant, Nobile répartit :

– Merveilleux ! Alors, en route pour Pointe Barrow !

Même un novice dans l’art de la navigation se serait gardé de donner un ordre aussi absurde. Il était impossible à Riiser-Larsen de faire route vers Pointe Barrow avant que de nouvelles observations eussent fixé à quel endroit il se trouvait sur le lieu géométrique de position. Et, néanmoins, Nobile, qui prétend aujourd’hui avoir été la cheville ouvrière de cette

entreprise, ignorait les éléments de l'art de la navigation au point de donner un ordre aussi stupide.

Ici, il me faut parler également de quelques-unes des histoires ridicules que la presse italienne a mises en circulation après l'accomplissement du raid. Et d'abord, elle a affirmé que seuls les Italiens avaient fait toute la besogne pendant que les Norvégiens dormaient. À la vérité, à bord, il fallait se contenter de prendre, de temps à autre, quelques heures d'un repos inquiet. Le seul membre de l'expédition qui s'octroya le plus d'heures de sommeil fut Nobile lui-même. Quant à dire que les Norvégiens se tournaient les pouces, c'est encore une fausseté, car, de tout l'équipage, j'étais la seule personne oisive. J'entends par là que je ne remuais même pas le petit doigt pour faire le moindre travail manuel. Mon rôle, ainsi que je l'ai expliqué plus haut, consistait à avoir toujours l'œil ouvert et l'intelligence en éveil. Je m'adonnais tout entier aux études géographiques. De son côté, Ellsworth ne pouvait distraire une minute de ses observations sur l'électricité de l'air ; Riiser-Larsen avait endossé toute la responsabilité de la navigation, et les Norvégiens, Wisting et Horgen, étaient les seuls à s'occuper uniquement des gouvernails. En certaines circonstances, Nobile voulut prendre la roue pour éprouver l'équilibre de l'aéronef, mais, ainsi que je l'ai expliqué plus haut, il le fit au péril de notre vie à tous. Le capitaine Gottwaldt était notre sans-filiste, et le docteur Malmgren notre météorologue.

La presse italienne fit également courir le bruit absurde que les membres de l'expédition s'entendaient si peu qu'ils donnaient l'impression de s'être divisés en deux camps. Rien de plus faux. J'ai déjà parlé du caractère sympathique de tous les Italiens à bord, à l'exception de leur chef : j'ai dit la haute estime dans laquelle je les tenais, estime partagée par mes compagnons. Pendant ce raid, rien ne vint rompre le cours égal de nos relations très amicales. Même l'intervention opportune de Riiser-Larsen, au moment où Nobile perdit la tête, ne jeta aucun froid parmi nous. Dans les airs, aux heures où l'on survolait ce qui était pour lui une contrée nouvelle et sans attrait, notre pilote fut l'incarnation de la modestie et de l'humilité.

Tout présomptueux qu'il avait été avant le départ du Spitzberg, tout fanfaron qu'il s'était montré depuis notre arrivée dans l'Alaska, il se fit pendant le raid aussi petit que possible.

Sans doute, plusieurs fois pendant les soixante-douze heures du voyage, il dut se remémorer que, par crainte, il avait, sans la moindre pudeur, supplié Riiser-Larsen de ne pas l'abandonner au cas où l'aéronef serait forcé de descendre. Ses craintes, certes, étaient fondées, car s'il nous avait fallu atterrir sur la glace, comme nous fûmes, trois fois par sa faute, à deux doigts de le faire, il se serait trouvé dans une triste situation. Incapable de se servir de skis, et n'ayant aucune expérience des marches dans les régions arctiques, il aurait eu des chances bien minimes de revoir un pays civilisé. Pourtant, jamais il ne nous serait venu à l'idée d'abandonner les Italiens. Nous les aurions aidés de notre mieux à sortir des régions glaciaires, bien que leur inexpérience nous eût certainement coûté la vie à tous. Il leur eût été impossible de soutenir dans la marche une allure capable de nous assurer le salut.

Au pôle Nord, exactement, certains faits se produisirent qui ne troublèrent point l'atmosphère de sympathie régnant à bord, et cependant la conduite de notre pilote eût justifié une irritation extrême de la part d'Ellsworth et de la mienne. On se rappelle que, maintes et maintes fois, au cours des préparatifs du raid, Nobile avait insisté pour que chacun réduisît au strict minimum les effets qu'on voulait emporter à bord : il n'avait cessé de réitérer cet ordre. Cette idée fixe, ainsi que je l'ai dit plus haut, avait poussé Nobile, pour la croisière de Rome au Spitzberg, à refuser aux Norvégiens de porter leurs vêtements arctiques, alors que lui et ses cinq compatriotes apparurent emmitouflés dans de confortables manteaux de fourrure. C'est pendant la traversée du pôle Nord que nous devions acquérir une nouvelle preuve de la médiocre considération que Nobile éprouvait pour les susceptibilités de ses compagnons norvégiens.

Ellsworth et moi nous avions emporté chacun un drapeau ; Ellsworth, la bannière étoilée des États-Unis, et moi les couleurs norvégiennes que nous devions laisser tomber par-dessus bord, au cours de la traversée du pôle.

Conformément aux ordres de notre pilote, ces drapeaux étaient minuscules et de la grandeur d'un mouchoir de poche. En traversant le pôle, nous les lançâmes par-dessus bord en poussant des hourras pour nos patries respectives. À notre grand étonnement, Nobile, ne se contenta pas d'imiter notre geste, mais lui-même lança des drapeaux italiens par brassées. Pendant quelques instants, le *Norge* ressembla, dans les nues, à une roulotte de cirque, tout enveloppée de grands oriflammes flottants, de toutes formes et de toutes couleurs. Le colonel enfin sortit un étendard italien de dimensions colossales ; il eut toutes les difficultés pour le faire passer par la fenêtre de sa cabine ; puis le vent s'engouffra dans ses plis, et le colla contre les flancs de la nacelle. Avant qu'il réussît à le dégager, on était déjà à huit kilomètres du pôle. Enfin, en s'envolant, cet étendard alla heurter la nacelle d'arrière et, un instant, on crut qu'il s'accrocherait à l'hélice et nous causerait de gros ennuis. Enfin, il se libéra de nouveau, et, vivement, alla s'étaler sur la glace au-dessous de nous.

Par bonheur, j'ai le sens de l'humour, que je compte parmi mes principales qualités d'explorateur. Privations, dangers, vexations, qui seraient autrement insupportables, n'affectent pas profondément ceux qui possèdent cette heureuse disposition. Malgré le dédain qu'en cette circonstance j'éprouvais pour l'outrecuidance de Nobile, malgré l'irritation que me causaient son égoïsme et sa vanité, je ne pouvais m'empêcher de sourire en voyant le plaisir enfantin de cet homme, ravi de lancer quelque chose, par-dessus bord, et se figurant que l'honneur de son pays se calculerait d'après la grandeur et le nombre des drapeaux déposés dans les champs déserts de l'Arctique. Voir un homme, un officier, doué d'assez peu d'imagination pour évaluer une telle minute par les dimensions matérielles d'un symbole, plutôt que par la profondeur de ses sentiments, cela me fit éclater de rire.

Encore un petit épisode humoristique, mais je n'en ai joui que plus tard. Nobile se vante aujourd'hui d'avoir lancé par-dessus bord, au pôle, le drapeau de l'Aéro-Club d'Italie. En lisant ces lignes, il apprendra qu'un de mes hommes a découvert ce drapeau parmi les bagages déchargés dans

l’Alaska, après notre descente à Teller. Les dieux eux-mêmes se jouaient de ce colonel ridicule !

Je laisse le lecteur s’imaginer, s’il le peut, l’émotion que nous ressentîmes lorsque nos yeux distinguèrent la côte nord de l’Alaska. De plus près, je reconnaissais certains points de cette côte que j’avais longée pour la première fois, il y avait deux ans, dans le petit *Gjoa*. Tout marchant à souhait, nous décidâmes de suivre la côte, puis de franchir le détroit de Béring et de pousser enfin jusqu’à Nome. Ce programme ne s’effectua point sans anicroches. Bientôt nous plongeâmes dans le brouillard et perdîmes la direction. À un moment, nous étions vraisemblablement près de la côte de Sibérie. À l’aveuglette, nous glissâmes vers l’est ; nous tenions à éviter la nécessité possible d’une descente sur les eaux du Pacifique. Au bout de quelques heures, le brouillard se dissipa et, au-dessous de nous, sur la côte de l’Alaska, nous aperçûmes un pays « nouveau ». Je souligne ce mot car, si le lecteur jette un coup d’œil sur la carte, entre Nome et le détroit de Béring, il remarquera que la route normale d’un navire évite une échancrure profonde à mi-chemin entre ces deux points. Ainsi que nous le découvrîmes plus tard, notre vol dans le brouillard nous avait conduits dans cette vaste baie. Moi-même j’ignorais tout de la côte et du village au-dessous de nous. Pourtant nous avions, sans aucun doute, atteint le monde civilisé. C’était peut-être le meilleur endroit où nous puissions atterrir. Je demandai à Nobile combien il lui restait de combustible.

– Assez pour un vol de sept heures, me répondit-il.

– Pourrions-nous atterrir ici ?

À cette question, il fit une réponse affirmative.

Nous décidâmes alors que tout était prêt pour l’atterrissage. Cependant, des expériences préalables, au cours de ce raid, ayant montré qu’il ne serait guère possible de faire fond sur le jugement de Nobile, je me tournai vers Riiser-Larsen et lui demandai son avis. D’après celui-ci, on pouvait atterrir là, en toute sécurité, à moins qu’en se rapprochant de la terre un vent trop fort ne gênât la manœuvre de l’appareil. En outre, il déclara avoir appris en Angleterre, où il avait étudié la manœuvre des dirigeables, qu’il était facile

d’obvier à ce risque en faisant abattre les cloisons des cabines de la nacelle ; grâce à cet expédient, dans le cas d’atterrissage trop brusque, toutes les personnes à bord pourraient sauter à terre et se retrouver indemnes. Après avoir entendu ce conseil très sensé, Nobile cria rageusement qu’il ne le suivrait à aucun prix. Je puis assurer qu’à cette heure-là notre homme avait tout son sang-froid.

Par une chance inespérée, à la descente du dirigeable, le vent tomba complètement, et Nobile effectua un excellent atterrissage, sans aucune difficulté.

Nous avions demeuré, je le répète, soixante-douze heures dans les airs.

Les habitants du pays, accourus en foule au-devant de nous, manifestèrent tous une grande admiration ; il nous fallut donner, à droite et à gauche, de solides poignées de mains, et nous reçûmes forces congratulations. On nous apprit que le nom du pays était Teller ; immédiatement nous l’identifiâmes avec un village situé à environ cent vingt kilomètres à l’ouest de Nome.

Les premières paroles – ou à peu près – que j’entendis en sortant de la nacelle, me furent dites par une femme qui s’écria : « Comment allez-vous, capitaine Amundsen ? »

Je me retournai et reconnus une personne que j’avais autrefois rencontrée à Morne.

– Où sommes-nous ? lui demandai-je.

– À Teller. Voulez-vous descendre chez nous ?

J’appris qu’elle était, dans cette ville, propriétaire d’un des deux petits hôtels ou « maisons de bord de route », comme on les appelle dans l’Alaska. Avec reconnaissance, j’acceptai son offre pour moi, mais la déclinai pour mes compagnons qu’elle avait également invités, car une petite maison eût été insuffisante pour abriter autant de personnes. D’autres invitations furent offertes à mes camarades, et à Riiser-Larsen en particulier. Celui-ci, sur-le-champ, suivit son hôte qui l’introduisit dans deux belles chambres, l’une faisant face à la mer et l’autre au pays ; une salle de bain les séparait. L’hôte déposa les bagages de mon camarade dans la pièce ayant

vue sur la mer ; cette situation devait particulièrement charmer un homme du Nord. Comme on demandait à mon ami s'il ne lui plairait pas d'inviter une autre personne de l'expédition qui occuperait l'autre chambre, avec son bon naturel et son amabilité ordinaires, Riiser-Larsen songea à Nobile après de longues recherches, il finit par le trouver et lui transmit les propositions de son hôte. Nobile accepta. Riiser-Larsen lui indiqua la maison et vint souper à l'hôtel où j'étais descendu.

Nous passâmes une joyeuse soirée. Nous étions tous enivrés du succès de l'expédition. Un de nos hôtes offrit des cigares et une bouteille de whisky. Un dîner appétissant, aussi agréablement arrosé, nous réconcilia tout à fait avec le monde. À dix heures du soir, nous n'avions pas encore quitté la table de ce modeste banquet. Alors, entra Nobile, l'air aigre et faisant la moue comme un enfant. Il demanda qu'on le servît et, sans prononcer une seule parole, il ingurgita les mets qu'on lui présenta. Nous ne comprîmes que plus tard qu'il s'était gonflé de nouveau du sentiment de son importance, et qu'il ruminait, comme un enfant gâté, les fautes de préséance et le manque d'attention à son égard qui l'avaient piqué au vif. À minuit, quand Riiser-Larsen voulut entrer dans sa chambre afin d'y prendre un sommeil bien gagné, il s'aperçut que le courtois Italien avait trouvé de son goût la chambre donnant sur la mer et que, sans plus de façons, ayant jeté pêle-mêle les bagages de Larsen dans la pièce voisine, il avait bouclé la porte et s'était mis au lit.

Ici, il faut que je rappelle au lecteur, que je n'essaie pas, dans ce chapitre, de donner un récit suivi du vol du *Norge*. J'ai narré cette exploration dans un autre volume. Je me contente de dire la désagréable vérité sur des faits qu'en général on passe sous silence. Je les raconte uniquement parce qu'au sujet de ce fameux raid, Nobile et la presse italienne ont soulevé une controverse. Ils ont prétendu à un honneur qui ne leur revient pas. Ils ont faussé les faits et m'ont causé, et me causent encore, de grosses pertes d'argent et des ennuis personnels. Dans ce chapitre, j'ai voulu dire toute la vérité afin que le rôle de Nobile puisse apparaître sous son véritable jour. Est-il admissible que le pilote salarié d'un aéronef norvégien, dont un

Américain et moi étions les propriétaires, usurpe des honneurs indus ? Ce chapitre est écrit pour empêcher pareille imposture.

Après le débarquement à Teller, le raid en soi était terminé. Il ne restait plus qu'à démonter le dirigeable et à plier le ballon pour l'expédier. Cela, bien entendu, était la tâche de Nobile et de l'équipage. Notre objectif étant atteint, Ellsworth et moi n'avions plus rien à faire, aussi notre premier soin fut-il de câbler au *Times* de New York la première partie de l'histoire du raid, conformément à notre contrat. Nous tenions aussi beaucoup à lancer des messages personnels dans les différentes parties du monde. Nous nous dirigeâmes vers le poste de T. S. F., qui est le seul moyen, à Teller, de communiquer avec les autres pays. À notre grande déconvenue, le poste ne fonctionnait pas et personne ne put expédier de message. Je demandai au capitaine Gottwaldt de vouloir bien mettre l'appareil au point, ce qu'il réussit à faire en deux jours. Pendant ce temps, notre pilote italien était furieux de ne pouvoir lancer immédiatement ses messages. Sa fureur eût été fort excusable s'il n'avait pris ce contretemps avec une mauvaise humeur puérile, car, tout le jour, il se montra sombre et faisant sa lippe, comme si on lui eût fait une injure personnelle.

Deux jours après notre arrivée à Teller, rien ne nous forçant de nous attarder, nous louâmes un canot moteur et nous rendîmes à Nome avec Riiser-Larsen comme pilote. Nous avions également avec nous Wisting et Omdal, et laissions les autres Norvégiens afin d'aider les Italiens à démonter le *Norge* ; ils devaient plus tard venir tous nous rejoindre à Nome. Dès que nous fûmes arrivés à destination, Omdal ramena le canot moteur à Teller, où devaient s'embarquer les autres membres de l'expédition, aussitôt qu'ils seraient prêts.

Ellsworth et moi demeurâmes à Nome trois semaines. Dès notre arrivée, nous câblâmes au *Times*, de New York, la première partie de l'histoire de notre raid. Sur ces entrefaites, la T. S. F. de Teller étant remise en état, Nobile se hâta d'informer la presse du résultat de notre expédition. C'était là une violation directe de tous nos engagements passés ; cela nous mit dans une telle fureur qu'Ellsworth câbla, sur-le-champ, à l'Aéro-club d'Oslo,

afin de protester contre cette collaboration littéraire que rien n'autorisait.

Entre-temps, Nobile avait repris son attitude présomptueuse envers nous. Il envoya, par bateau, à Ellsworth, une lettre « confidentielle », dans laquelle il récapitulait ses « nombreux déboires ». Apparemment, il espérait qu'en s'adressant à lui et en adoptant à son égard un ton conciliant, il provoquerait une scission entre mon ami et moi, scission qui romprait notre entente commune et favoriserait ses prétentions au principal rôle dans notre entreprise. Je constatai que, non seulement il usait de moyens détournés pour arriver à ses fins, mais qu'il se montrait absolument incapable de se faire une opinion exacte sur un caractère. Ellsworth n'est pas de ceux dont un homme avisé s'approche avec une arrière-pensée. C'est un gentleman, ainsi qu'un ami loyal et un sportif sans reproche. Bien entendu, son premier geste naturel fut de me montrer cette lettre dont les termes l'avaient choqué.

Nobile y signalait, entre autres « déboires », le fait qu'Ellsworth et moi publions sans lui des articles dans le *Times* de New York. Nous n'arrivions pas à comprendre ce qui avait pu lui mettre dans la tête qu'il devait collaborer à ce travail. Mon ami et moi avions signé avec le *Times* le contrat dont il est fait mention plus haut, et à aucun moment des pourparlers, on n'avait envisagé d'intéresser Nobile à l'affaire.

D'autre part, Ellsworth et moi avions tout lieu d'être furieux de cette prétention du colonel italien à publier quoi que ce soit ayant trait à l'expédition. À notre connaissance, il avait seulement reçu l'autorisation d'écrire un chapitre sur les questions techniques du raid.

À la lecture de la lettre de Nobile, envoyée de Teller, nous ne pûmes, Ellsworth et moi, contenir notre indignation contre cet impudent. Après discussion, nous décidâmes qu'Ellsworth câblerait à l'Aéro-Club d'Oslo, ainsi que je l'ai dit plus haut, et réclamerait des explications au sujet de ces nouvelles prétentions de Nobile.

Imaginez notre surprise et notre colère quand nous reçûmes le câblogramme suivant, signé des trois membres responsables du Club.

Oslo, 31 mai 1926.

L.Ellsworth, Nome, Alaska.

Contrat signé en présence de Riiser-Larsen vous représentant ainsi qu'Amundsen. Le récit final de l'expédition doit être rédigé en commun par Amundsen, Ellsworth et Nobile avec tels autres collaborateurs qu'il leur plaira de choisir. Il est entendu que Nobile rédigera la partie technique et aéronautique du travail. C'est le seul paragraphe du contrat ayant trait à la publication, et si l'on tient compte du fait que Nobile a déjà communiqué des articles à la presse avant le départ, on considère comme maladroit et de mauvais goût de s'opposer à la collaboration légitime de Nobile. Mécontentement général de la presse à laquelle vous êtes liés par contrat, à cause du peu de renseignements reçus à la fin du raid. Il faut absolument fournir des détails aéronautiques afin de créer de la variété dans le récit. La contribution de Nobile n'aura rien de commun avec la longue histoire de l'expédition, signée de vous et d'Amundsen, mais sera un supplément indépendant. Nous ne recevrons pas le dernier versement que vous doit la presse par contrat, avant la livraison de ces articles spéciaux. En conséquence, nous regrettons de ne pouvoir satisfaire vos désirs et tenons à attirer votre attention sur le fait que l'Aéro-club, suivant contrat, est le seul administrateur et directeur financier de l'expédition. Notre accord n'a aucun sens si nous ne nous préoccupons pas de recouvrer les fonds.

THOMMESSEN, SVERRE, BRYN.

C'est par ce câblogramme que nous sûmes, pour la première fois, que les mots « et aéronautique » avaient été ajoutés à un contrat qu'en mars Ellsworth avait, par câble, demandé au Club de ne pas signer. Là encore, ce Club, par ses actes hâtifs et mal avisés, par son manque de volonté, en présence des exigences absurdes de notre pilote, nous engagea dans des embarras sans fin. Thommessen, Sverre et Bryn avaient mis tant d'empressement à accepter toutes ses propositions et lui avaient témoigné tant de déférence, qu'ils avaient, sans autorisation, ajouté à un contrat ces deux mots que nous ignorions, et avaient de la sorte fourni à Nobile une échappatoire qui, en forçant jusqu'à l'extrême le sens du mot « aéronautique », pourrait servir de prétexte a écrire presque tout ce qu'il lui

plairait, et où il le jugerait bon, sur toutes les questions du raid. Après avoir reçu ce câblogramme, Ellsworth et moi nous cherchâmes par tous les moyens possibles à persuader Nobile de se conformer aux clauses de notre premier accord. N'y réussissant pas, nous essayâmes de l'obliger, au moins, à s'en tenir au sens clair des mots employés dans ce contrat illégal. Pris dans leur acception ordinaire, et non point contournés de façon à paraître absurdes, les termes de cet accord signifiaient, d'abord, que Nobile ne devait écrire qu'un chapitre dans le récit publié en volume ; ensuite que cet unique chapitre se bornerait à rendre compte de son travail comme capitaine du dirigeable. Malgré la netteté de ces clauses, Nobile a publié des articles, dans les journaux italiens et américains, sur toutes sortes de questions concernant le raid, et, au moment même où ce livre-ci paraît (décembre 1926), il fait une grande tournée de conférences aux États-Unis où il parle de tout ce qui touche l'expédition. La conduite de cet officier, au cours du voyage et depuis, m'a causé plus de tourments et d'humiliations que je ne saurais le dire.

Reprenons l'ordre chronologique de mon récit ; le jour même où, à Nome, Ellsworth reçut le câblogramme de l'Aéro-Club, cité plus haut, il lui en parvint un second de la même source.

En voici la teneur.

31 mai, Oslo.

L.ELLSWORTH, NOME.

Le président de l'AéroClub norvégien a fait savoir qu'il avait reçu de M. Ellsworth communication l'informant que celui-ci était trop heureux d'autoriser le colonel Nobile à joindre son nom à la désignation du raid.

Le président déclara que le Club, après avoir chaleureusement remercié M. Ellsworth de son grand sacrifice, avait résolu, par reconnaissance pour le Gouvernement italien et le constructeur du dirigeable, de nommer l'expédition : Raid transpolaire Amundsen-EIlswoth-Nobile. Le président a ajouté qu'il communiquerait cette nouvelle à la livraison du dirigeable, le 29 mars. L'Aéro-Club avait également décidé qu'on laisserait tomber, au pôle Nord, les drapeaux

norvégiens, américains et italiens, mais que le drapeau norvégien serait lancé le premier. Le changement de titre n'apportera aucune modification à la nationalité du raid dans les contrats déjà signés.

AÉRO-CLUB.

Mon commentaire de ce câblogramme se borne à ceci : la prétendue communication n'a jamais été faite. Ellsworth n'a dit à personne qu'il serait heureux que le nom de Nobile fût joint aux nôtres. Plus tard, ainsi que le câblogramme cité le montre, l'Aéro-club se comporta comme le chameau du proverbe oriental qui, « quand on lui offre un doigt saisit toute la main ». D'un doigt de consentement soigneusement limité, notre Club fit toute une main de concessions ridicules, à notre insu et sans notre approbation.

Aussitôt, Ellsworth câbla une réponse indignée à ces deux messages, et réclama de nouveaux détails. En réponse, il reçut le câblogramme suivant :

Oslo, 4 juin 1926.

LINCOLN ELLSWORTH, NOME, ALASKA.

Avons envoyé déjà les deux seuls paragraphes existants sur Nobile et la publication du volume. Conformément au désir d'Amundsen, on a supprimé de l'accord de Rome tout ce qui avait trait au commandement du raid. Il est exact que, tout d'abord, seuls Amundsen et vous deviez écrire le volume, mais cette condition fut modifiée plus tard par votre télégramme reconnaissant à Nobile de droit de s'occuper de la partie aéronautique. À propos des articles de journaux, on n'a rien décidé mais n'importe quel tribunal, sans aucun doute, par analogie avec le contrat relatif au volume, réglerait ce litige en faveur de Nobile.

THOMMESSEN, SVERBE, BRYN.

Ce câblogramme démontre clairement que les membres du bureau de l'Aéro-Club donnent à leur malheureuse phrase du contrat non reconnu une interprétation conforme au bon sens. Même, de leur point de vue, Nobile n'avait aucun droit de publier des articles de « journaux ».

Pendant les cinq mois qui suivirent notre arrivée à Nome, et jusqu'à une date récente, Ellsworth et moi essayâmes, par lettre et par câblogramme, d'amener notre Club à adopter une attitude d'humble repentir, à propos de

la mauvaise gérance de nos intérêts, et de l'obliger à désavouer publiquement et d'une façon catégorique les prétentions absurdes de Nobile. Ces efforts ne produisirent aucun résultat satisfaisant. Il était vraiment trop naïf de notre part d'avoir espéré le contraire, d'abord parce qu'il est tout à fait humain de ne pas tenir à confesser publiquement ses fautes et, ensuite, parce que Thommessen, Sverre et Bryn avaient, sur ces entrefaites, reçu en grande cérémonie la décoration italienne tant convoitée ; en conséquence, ils auraient été doublement embarrassés, et de plus, privés d'un honneur qu'ils prisaient, s'ils avaient donné un compte rendu exact des faits.

En novembre, Ellsworth et moi nous perdîmes patience devant les réponses évasives que l'Aéro-club faisait à nos demandes d'une communication officielle, au sujet du rôle de Nobile, et, de dégoût, nous câblâmes au Club notre démission. C'était le seul moyen, à notre disposition, de manifester notre indignation devant les agissements de ses chefs.

Non seulement les membres de l'Aéro-Club ont évité de faire, comme c'était leur devoir, un compte rendu des données exactes de la controverse, mais ils ont commis la faute d'exalter à l'extrême l'orgueil des Italiens aux dépens de l'honneur et de la gloire de leur propre pays. Finalement, ils se sont rendus coupables d'une ingratitude monstrueuse envers Ellsworth. Avant le départ du *Norge*, l'Aéro-Club offrit à mon ami un banquet à Oslo. À ce banquet, Sverre félicita le Club d'avoir été choisi par nous comme répondant officiel et administrateur financier de notre entreprise, et ajouta, entre autres choses, qu'il y avait un an, cette société était encore dans ses langes et ignorée hors de notre pays. Mais aujourd'hui, grâce à l'honneur que l'exploit du *Norge* lui conférait, elle acquérait une notoriété mondiale. Cette déclaration souleva les applaudissements de toute l'assistance. Si les membres du Club jugeaient ainsi cette expédition à son début, ils auraient dû, par simple honnêteté, après le triomphal succès du raid, dire la vérité tout unie. Mais ils ont cru bon d'adopter une nouvelle tactique. Aussi, je tins à ce que ma démission fût une manifestation publique de mon dégoût,

et je me hâte de saisir l'occasion qui s'offre ici pour exprimer le mépris que je ressens devant des manœuvres aussi basses.

Je reprends le cours de mon récit : Riiser-Larsen alors, par télégramme, nous pria d'envoyer à Teller un bateau qui pût le conduire à Nome, avec tout le reste de l'équipage. J'allai trouver les frères Lomen, et, en vue de cette traversée, louai un de leurs bateaux. En chemin, je rencontrai le prêtre catholique de l'endroit. Après un échange de saluts et de quelques plaisanteries d'usage, il me demanda si « j'allais recevoir Nobile ». Voyant mon étonnement, il me montra une dépêche ainsi conçue.

Arrive sur un coutre de garde-côte.

Plus tard, Riiser-Larsen me fournit des détails sur cet extraordinaire incident, qui n'est qu'une nouvelle preuve de la petitesse d'esprit de Nobile et de son prurit de grandeur. Celui-ci apprit de Riiser-Larsen, paraît-il, que j'envoyais un bateau pour ramener tous les membres de l'expédition, y compris les Italiens. Il ne fit de cette nouvelle aucun commentaire, mais on sut plus tard qu'il avait couru au télégraphe et demandé au service des garde-côtes de lui envoyer un coutre à Teller. N'étant au courant de rien, la direction de ce service se hâta de l'obliger. Le coutre arrivé, Nobile s'y embarqua avec ses compatriotes, sans se soucier autrement du sort des Norvégiens, et, de cette façon, il put faire à Nome, seulement avec les siens, une entrée sensationnelle.

Dans cette dernière ville, il y a une maison où les habitants reçoivent les hôtes de passage auxquels ils veulent témoigner des marques spéciales de sympathie. Cette plaisante construction s'appelle « la Maison de Bois ». Primitivement, elle était, je crois, destinée à servir de club, mais, en dernier lieu, on l'employa à ce nouvel usage. C'est dans cette résidence que l'on offrit aimablement l'hospitalité à Ellsworth et à moi. Nous fûmes ravis de cette agréable installation.

Pour l'équipage, je retins les meilleures chambres des meilleurs hôtels, mais Nobile n'en voulut à aucun prix. Il semblait trouver d'aussi petits logements « au-dessous de la dignité d'un officier italien », et demanda à voir ailleurs d'autres chambres. Finalement, il s'installa dans le plus grand

hôtel, fermé l'hiver, sauf pour la partie occupée par le propriétaire et sa famille. Là, notre officier demeura dans sa grandeur solitaire.

En s'isolant ainsi, Nobile avait peut-être un autre motif, car j'avais remarqué qu'il évitait l'occasion de me rencontrer, alors qu'il s'efforçait d'avoir, en mon absence, des entrevues avec Ellsworth. Peut-être ne faut-il voir là rien d'extraordinaire, car Nobile n'a pas, à proprement parler, une grande âme, et moi, sans être un sauvage, je suis loin de me montrer d'humeur aussi facile qu'Ellsworth ; d'ailleurs, l'officier avait raison de me croire fortement monté contre lui. Il se plaignit à Ellsworth qu'on ne lui laissait pas signer nos articles, et expliqua, à grands renforts de nouveaux détails, ce qu'il entendait par « ses nombreux déboires ». Ellsworth finit par convaincre son interlocuteur que l'a seule chose qui lui restait à faire était de se rendre à « la Maison de Bois » où nous discuterions tous les trois, cartes sur table, et dissiperions tout malentendu.

Lors de cette entrevue, Nobile déclara qu'en deux occasions on lui avait manqué d'égards. D'abord, à Teller, pendant le démontage du *Norge*, il avait trouvé bizarre que les Norvégiens de l'équipage eussent profité du moment où les Italiens étaient au travail pour aller se distraire entre eux et célébrer une fête nationale norvégienne. Dans cette plainte, on ne sentait percer qu'un mélange d'amour-propre et de vanité blessés. Le second fait se serait passé également à Teller et, du point de vue de Nobile, eût été, beaucoup plus grave, car il froissait sa vanité personnelle, son point le plus sensible. C'était le jour où l'on poussa sur le rivage les moteurs du *Norge* ; tout le monde s'occupait à faire monter ces lourds engins de la glace jusque sur la terre ; travail rude auquel chacun, pilote ou non, était censé prêter la main. Comme tout l'équipage, ruisselant de sueur, tirait à pleins bras, Ramme, journaliste de l'expédition, tout d'un coup s'aperçut que Nobile, en spectateur, demeurait les deux mains dans ses poches. C'était plus que Ramme n'en pouvait supporter. Éclatant de rire à la vue de cet oisif, au milieu d'hommes si laborieux, il lui cria : « Pourquoi diable ne faites-vous rien ? »

Nobile, rapportant cet incident, avec une émotion intense, nous rappela

qu'il était officier italien, et qu'une pareille remarque était une insulte intolérable. Je lui répondis que son titre d'officier italien n'avait rien à voir avec son rôle de pilote du *Norge*, et qu'il me semblait donner trop d'importance à un mouvement de colère passager, dans des circonstances pénibles. Je convins, pourtant, que Ramme eût bien fait de se taire, et que j'exigerais qu'il lui fît des excuses, si les faits étaient rigoureusement exacts. Cependant, après m'être entretenu à ce sujet avec Riiser-Larsen, je ne donnai pas suite à l'affaire.

Puis, Nobile se plaignit de l'interprétation que nous donnions au contrat relatif à notre entreprise. Il ne cessait de répéter qu'il était « officier italien » et qu'on ne lui avait pas témoigné le respect auquel son grade lui donnait droit. Impatienté, je lui répétai de nouveau que, pendant le vol du *Norge*, il n'était plus officier, mais simplement membre de l'expédition. Notre raid, ajoutai-je, n'avait pas été une affaire officielle, soutenue par un gouvernement quelconque, mais une entreprise privée, organisée par Ellsworth et par moi. Nobile avait été engagé pour nous accompagner, non pas à titre d'officier, ni de représentant du gouvernement italien, mais comme la seule personne qui, connaissant le dirigeable à fond, pouvait nous servir dans le rôle important, mais subordonné, de capitaine de l'aéronef.

Cette entrevue se termina sans donner satisfaction au plaignant. Quelques jours plus tard, Nobile rencontra Ellsworth au bureau du télégraphe ; ils décidèrent entre eux d'une nouvelle entrevue qui eut lieu à « la Maison de Bois ». En cette occasion, Nobile, dès le début de l'entretien, prit un ton très arrogant. Il voulait être reconnu comme un des trois chefs de l'expédition, et réclama, par surcroît, que son nom parût avec celui d'Ellsworth et le mien comme cosignataire des articles du *Times*, de New York, et du volume sur le raid. Là-dessus, je lui lus les câblogrammes adressés à Ellsworth et reproduits plus haut, et lui expliquai que ceux-ci limitaient nettement son rôle, en tant que membre de l'expédition, ainsi que l'étendue de ses droits dans tout ce qui se publierait à ce sujet.

Là-dessus, Nobile se lança dans une tirade où se révélèrent au grand jour les projets et les ambitions qui fermentaient dans son cerveau, depuis

l’époque où il avait eu connaissance du raid. Dans ce discours théâtral, on sentait que, depuis lors, il avait nourri des illusions de grandeur. Alimentée par son orgueil, sa vanité avait développé, dans son esprit, une haute idée de son importance, idée qui ne se justifiait pas plus par les paroles dites en l’engageant, que par les termes précis de notre accord. S’étant toujours considéré comme un grand explorateur, il croyait avoir, dans une vision, conçu l’idée d’un vol à travers l’océan Arctique ; pour la réaliser, il aurait inventé l’aéronef, vaisseau de cette entreprise, et se serait adjoint, pour des raisons inexpliquées, deux personnels de relativement peu d’importance, nommées Ellsworth et Amundsen ; enfin, il aurait triomphalement traversé le pôle Nord, et rempli le monde d’admiration pour son audacieux exploit. Ce qui le piquait au vif, évidemment, c’était qu’à toutes les étapes de notre randonnée, Ellsworth et moi eussions paru cruellement indifférents à cette colossale « vision romanesque », pure création de son cerveau, et que nous l’eussions brutalement traité, en toute occasion, comme un vulgaire mortel astreint à faire sa besogne, ainsi que tout autre membre de l’expédition et formellement tenu d’observer les ententes verbales et les contrats écrits, lesquels – le diable s’en mêlant – l’empêchèrent de transformer son rêve de gloire en une réalité tangible.

Parcourant à nouveau les événements, depuis le début de toute cette affaire, je puis, en exerçant mon imagination et mon sens de l’humour, m’expliquer comment Nobile a réussi à se monter la tête, bien que cette explication ne soit flatteuse ni pour son bon sens, ni pour son caractère. Les manifestations de Rome, quand nous prîmes possession du *Norge*, étaient, sans doute, suffisantes pour enflammer l’ardente imagination d’un Latin. En cette circonstance, le sentiment national italien se manifesta violemment. Des centaines de spectateurs avaient envahi le champ d’aviation ; M. Mussolini lui-même était présent.

Des drapeaux flottaient. Les musiques faisaient retentir leurs fanfares. Peut-être ce jour-là, tout naturellement, Nobile en vint-il à considérer cette manifestation comme un hommage personnel rendu à son talent d’explorateur, et eut-il la conviction de représenter, en sa personne, la

puissance et l'honneur de son pays natal. Bien qu'en pensant ainsi assurément il se fourvoyât, il était bien excusable de s'être forgé, en cette occasion, une haute idée de son importance. Mais il fit montre de sottise quand, pendant les semaines suivantes, il ne s'efforça pas d'accorder ses idées et ses sentiments avec la réalité de la situation. Certes, à Nome, dès la première semaine de juin, il n'aurait plus dû ressentir l'ivresse de cette unique journée d'enthousiasme qu'il avait connue dans Rome ensoleillée, à la fin du mois de mars précédent. Mais fermons cette longue parenthèse et revenons à l'entrevue.

À mesure que se développait le discours que nous débitait notre pilote, je sentais ma patience céder devant son manque de bon sens. À la péroraison, quand il s'écria avec grandiloquence : « J'ai donné ma vie pour cette expédition, c'est moi qui ai endossé toute la responsabilité du raid », ma colère ne connut plus de frein. Que ce rêveur fanfaron, cet Italien à épaulettes qui, six mois auparavant, n'aurait pas plus songé à entreprendre une exploration arctique qu'à occuper la place de M. Mussolini comme chef d'État, vînt me sortir en plein visage ces inepties prétentieuses, cela vraiment me dépassait ! C'est pourquoi je remis vertement les choses au point, et, lui rappelant sa piteuse attitude au moment où le *Norge* avait failli se briser sur les glaces, lui déclarai, pour la dernière fois, qu'il devait renoncer à l'idée d'être considéré, au même titre que nous, comme chef de l'expédition, et qu'il devait s'en tenir strictement aux termes du contrat pour les écrits qu'il voudrait publier sur le raid.

Nobile accepta cette violente sortie avec une humilité séante. Le matamore qu'il avait paru être en entrant redevint, à la sortie, l'enfant qu'il était d'ordinaire. L'air désespéré, il souleva les épaules et marmotta que tout cela le dégoûtait. Conclusion fort juste, car il ne pouvait se réjouir, bien que cela lui fût salutaire, de voir piteusement éclater la bulle de ses prétentions.

Mon ami et moi, qui connaissions notre homme, n'avions pas versé sur ses blessures morales le baume qu'il escomptait ; mais les habitants de Nome, ignorant tout de lui, n'agirent pas de même. Il propagea si habilement la fable de ses exploits polaires, avec l'aide inlassable du prêtre

mentionné plus haut, que, lorsqu'en l'honneur du raid la ville offrit un banquet, elle y invita Nobile et nous oublia tous deux, Ellsworth et moi. Du nombre de ceux qui commirent cet impair j'excepte quelques amis de longue date, sans oublier les frères Lomen, que l'on considère, dans l'Alaska, comme des personnages de marque ; ils sont, en effet, de ceux qui ont le plus contribué au développement de ce territoire, et ont tenu la tête du mouvement commercial de Nome et des régions environnantes. Leur loyale amitié à mon égard a conservé toute la vivacité des premiers jours où nous nous connûmes, et je reste leur débiteur pour les services personnels et les secours financiers qu'ils ne m'ont jamais ménagés. Mais la foule, à Nome, ressemblait à toutes les foules. Elle était disposée à croire des contes merveilleux, facile à émouvoir et prête à s'enflammer, vingt-quatre heures, sur le héros populaire de fraîche date. Ellsworth et moi nous appartenions à l'histoire ancienne ; nous avions déjà abordé dans ce pays, mais Nobile, lui, était une nouveauté ; au reste, il apparaissait avec l'auréole dont les ovations de Rome l'avaient nimbé. Assurément, j'avais été très peiné du manque d'égards que, dans cette manifestation publique, on témoignait à Ellsworth, à mes compagnons et à moi. Mais cette dernière incongruité mit le comble à notre rancœur, et j'aurais manqué de franchise si je l'avais passée sous silence et avais omis de déclarer que, dans toute cette affaire, les habitants de Nome firent preuve à la fois d'impolitesse et de mauvais goût.

Par une belle journée de juin, le *Victoria*, en partance pour Seattle, quitta Nome avec tous les membres de l'expédition à bord. Au milieu des nombreuses vexations qu'il me fallut essuyer, il me reste un souvenir agréable au cours de cette traversée, les cinq employés italiens, dans une conversation privée avec quelques-uns de mes compagnons norvégiens, exprimèrent leur franche désapprobation de la conduite de leur chef, depuis le débarquement de l'expédition. Une phrase de l'un d'eux fut approuvée de tous les autres et mérite d'être citée : « Nous sympathisons avec vous dans toute cette affaire, mais qu'y pouvons-nous ? »

Au moment où le vapeur approchait de Seattle, Ellsworth et moi, après

un échange rapide de regards, nous ne pûmes nous empêcher de rire en songeant à l'effet que nous allions produire sur la foule qui, vraisemblablement, devait nous attendre aux docks. Nous ne nous étions pas munis d'argent en quittant le Spitzberg, et, conformément aux ordres concernant le strict minimum de bagages, nous n'avions emporté aucun costume de rechange. Aussi, une fois dépouillés de nos hardes d'explorateurs, nous avions acheté à Nome, et revêtu, les seuls habits mis en vente là-bas des complets de mineurs ! Notre accoutrement grossier, avec chemise de laine et grosses chaussures ne détonnait pas, au cœur de l'hiver, dans les rues de Nome, mais, malgré son pittoresque, il était déplacé sur le dos d'un civil auquel Seattle préparait une réception. Mais qu'y faire ?

Toutefois, nous avions la consolation de savoir que nous n'étions pas les seuls membres de notre raid dans un aussi modeste appareil.

Représentez-vous alors notre surprise quand, le navire s'approchant de l'embarcadère, notre pilote surgit sur le pont, revêtu du plus resplendissant uniforme de colonel italien. Voilà ce qui s'appelle de la duplicité ! L'ordre, plusieurs fois donné, de limiter les bagages, que nous avions tous accepté de bonne foi, nous avait empêchés d'emporter des vêtements présentables, et, pendant le vol de Rome à Oslo, avait causé de véritables souffrances physiques aux Norvégiens, obligés de faire le voyage insuffisamment vêtus. Lorsque nous vîmes au pôle Nord que Nobile, en dépit de ses propres ordres, s'était encombré d'une quantité de drapeaux italiens, malgré notre colère, nous esquissâmes un sourire ; mais voilà que nous faisions une seconde découverte ! Alors qu'à son dire, la moindre charge inutile, à bord du *Norge*, aurait mis en danger notre vie à tous, il avait caché de lourds uniformes militaires, non seulement pour lui, mais pour deux de ses compatriotes.

Ces réflexions, ajoutées à la colère que provoqua cette preuve de mauvais goût chez un homme qui, en grande tenue, contrastait avec ses camarades du raid misérablement attifés, me faisaient bouillir dans mon for intérieur. Mon irritation s'accrut, quand j'eus la certitude que cet officier

avait soigneusement choisi la place où l'on installerait la planche de débarquement, et qu'il s'était posté à un endroit où il pourrait être le premier à y mettre le pied, afin de sortir en tête de notre troupe. Malgré mon indignation et le mépris dont j'étais animé, je ne cherchai nullement à contrarier ce besoin de parade. Certes, je considérais comme au-dessous de moi d'entrer en compétition, pour une simple question de préséance passagère, avec ce pauvre vaniteux.

Cependant un officier du *Victoria* flaira cette impudence, car, en digne marin qu'il était, il avait le sentiment des convenances ; sans se presser, il se plaça solidement de façon à barrer la route à l'Italien, et, s'inclinant devant Ellsworth et moi, il nous fit descendre les premiers sur la planche.

Prête à nous accueillir, on voyait sur le rivage une grande foule, parmi laquelle se trouvaient des représentants officiels de la ville. Une charmante fillette de sept à huit ans, délicieusement vêtue, après avoir fait une révérence, s'avança, avec un bouquet de fleurs. À ce moment, Nobile eut, en miniature, le triomphe qu'il avait escompté avec son uniforme. La fillette fit le geste le plus naturel du monde. À cette heure peut-être la plus grave de sa jeunesse, cette enfant, ayant devant elle trois inconnus, dont deux vêtus grossièrement comme des ouvriers, et l'autre tout resplendissant dans son uniforme, n'hésita point sur leur importance respective. C'est, bien entendu, l'uniforme qui obtint les fleurs !

À Seattle, également, la propagande italienne avait créé une situation qui nous causa une vive déconvenue. Le consul d'Italie, sans doute sur l'ordre de son gouvernement, mit tout en œuvre pour que le retour de Nobile fût un triomphe. Dans sa tâche, les fascistes de l'endroit le secondèrent largement. Par leurs discours, tout enflammés de patriotisme, ils avaient réussi à créer à Seattle, avant notre arrivée, l'impression que le raid du *Norge* était, avant tout, une entreprise italienne, et que Nobile en partageait avec nous le commandement. Cette idée s'était si solidement ancrée dans l'esprit des membres du Comité local, qu'au premier banquet qu'ils nous offrirent, on me donna, je le reconnais, la première place, mais on réserva à Nobile la seconde, et Ellsworth n'eut que la troisième.

Celui-ci était trop « gentleman » pour parler à un autre qu'à moi (son ami intime) de la blessure que l'on fit à son amour-propre, dans cet arrangement malheureux. Cependant, après le repas, je crus de mon devoir d'informer les membres responsables du « Comité de Bienvenue » qu'Ellsworth, à tous égards, avait droit de partager, au même titre que moi, les honneurs résultant de l'expédition, mais que Nobile ne pouvait prétendre qu'à un rang inférieur. À la suite de mes remarques, le Comité ne commit plus d'incorrections.

Mon désaccord avec l'Aéro-club de Norvège se raviva, durant l'été de 1926, après la descente du *Norge* dans l'Alaska. À notre retour aux États-Unis, le Club nous accusa publiquement d'avoir différé si longtemps d'informer le *Times* de notre succès, que celui-ci avait failli rompre le contrat et ne rien publier. Accusation stupide, car nous avions pris, à bord du *Norge*, un journaliste expérimenté qui, en professionnel, devait expédier vivement notre travail. J'avais prévu que nous serions absorbés par de grosses occupations, à notre arrivée ; aussi avais-je engagé ce journaliste afin d'alléger notre fardeau. Son travail consistait, avec l'aide de nos documents, à composer notre récit dans le plus bref délai, à me le soumettre ensuite pour correction et, une fois approuvé, à le télégraphier aussitôt au *Times*. Comme il le devait, le journaliste était demeuré à Teller, afin de pouvoir rendre compte des événements survenus au démontage du *Norge*, tandis qu'Ellsworth et moi nous nous étions rendus à Nome. Il accomplit sa tâche ponctuellement, mais, à cause du mauvais fonctionnement de la T. S. F. à Teller, la nouvelle de notre arrivée se propagea du poste de Nome et devint aussitôt un fait de connaissance publique.

Il faut que l'on sache également que Nobile avait fait parvenir en Italie un compte rendu détaillé de notre voyage, qui fut reproduit par la presse mondiale et faillit causer la rupture de notre contrat avec le grand journal américain.

La façon déplorable dont l'Aéro-Club géra nos intérêts se manifesta dans les tractations entamées au sujet des films cinématographiques. Lorsqu'Ellrsworth et moi, sur le *N-25*, revînmes au Spitzberg, durant l'été

de 1925, après avoir erré, plus de trois semaines, dans les glaces arctiques, notre brusque réapparition dramatique, alors qu'on nous croyait morts, fit sensation dans le monde entier. M. Bruce Johnson, de la « First National Pictures », offrit à l'Aéro-club cinquante mille dollars pour les films de notre vol, aller et retour. Sottement, le Club refusa cette offre, déclarant pouvoir trouver mieux. Autant que je sache, cette erreur stupide nous coûta quarante-deux mille dollars. Assurément, ce refus était absurde, car le plus ignorant en cinématographie sait que ces affaires-là se brassent presque uniquement aux États-Unis, et que la valeur d'un film varie, en proportion inverse, avec le temps qui sépare la date de sa prise de celle de sa présentation.

Les membres de l'Aéro-club ne s'étaient pas rendu un compte exact de la situation en 1925 ; la leçon reçue aurait pourtant dû les mettre en garde, lorsqu'une situation similaire se présenta en 1926. Ils avaient pris la responsabilité de toutes les questions commerciales concernant le raid du *Norge*, et l'opérateur à bord, chargé des prises de films, n'agissait que sous leurs ordres. Le développement immédiat de ces films et leur vente rapide aux États-Unis, voilà ce qui, tout d'abord, eût dû préoccuper notre représentant. Sans aucun doute, à ce moment, on aurait pu vendre les photographies à un « producer » américain pour soixante-quinze mille dollars. Mais que fit le Club ? Chose incroyable, il ne chercha nullement à les céder à une maison américaine, mais il pria de les expédier, bel et bien, à Oslo où on les développa.

Je ne cessais d'être profondément écœuré de toutes ces fausses manœuvres. En septembre 1926, je demandai avec insistance que Bryn, tenu par moi comme particulièrement responsable de ces manigances, n'eût plus d'ores et déjà à s'occuper de mes affaires. On me répondit qu'on ne pouvait même pas prendre ma demande en considération. Là-dessus, je signifiai que je ne voulais plus avoir rien à faire avec le Club, et que, désormais, je veillerais moi-même à la défense de mes intérêts.

Convaincu que le Club en question allait commettre la bévue de 1925 avec les films de 1926, je me rendis chez le photographe qui avait en sa

possession les originaux des films, et je le priai de m'en reproduire deux copies complètes. Une fois maître de ces copies, je notifiai au Club que je lui donnais quinze jours pour effectuer la vente des films, faute de quoi je me proposais d'en tirer tout le revenu possible en les produisant pour illustrer mes conférences.

Mon ultimatum fut accueilli par des ricanements.

– Que parlez-vous de cinéma ? Vous n'avez pas de films.

– Vous vous trompez, répliquai-je. J'en ai assez de faire le jeu de niais de votre espèce !

Je leur appris que j'avais en main deux copies des films, et leur renouvelai mon ultimatum.

Plus tard, le Club communiqua à la presse une ignoble déclaration où il osait me traiter implicitement de voleur. À la vérité, le terme dont on se servit ne peut se traduire autrement que par le vocable affreux : vol. Et c'est ainsi qu'il fut traduit et télégraphié aux journaux américains. J'ignore le nombre des gens qui lurent ce libellé, mais il y en eut sans doute des milliers, et qui se sont imaginés que j'avais effectivement volé quelque chose à notre Club. La vérité est que je lui avais simplement retiré la gérance de mes intérêts, qu'il avait si maladroitement défendus. Malgré cette décision, je promis de ne me servir que de cinq cents mètres sur les quinze cents mètres du film, et de ne pas vendre le tiers en ma possession, mais de l'employer à illustrer mes conférences, ce qui constituerait une très bonne réclame pour les mille mètres restants.

Le Club avait lancé, avec le plus grand sérieux, son accusation de vol ; c'est ce qu'avère une lettre, reçue d'Oslo, le 20 décembre 1926, et écrite par J. Ch. Gundersen, le roi du film en Norvège, à qui on avait soumis mes plaques cinématographiques. Voici, en substance, la traduction de cette lettre écrite en norvégien.

« Je vous renouvelle, par la présente, l'autorisation de vous servir des cinq cents mètres (ou d'un tiers) du film. Voudriez-vous avoir l'amabilité d'informer votre auditoire que ces plaques ne sont qu'une partie d'un grand film polaire qu'on présentera, sous peu, aux États-Unis. »

En outre, Gundersen me prie, dans sa lettre, de faire des démarches auprès des compagnies américaines de cinématographie, et de chercher à les intéresser à notre affaire. Ces démarches, bien entendu, auraient dû être faites six mois plus tôt (en juillet) par l'Aéro-Club lui-même, au moment où il détenait le film complet ; il aurait trouvé facilement acquéreur.

Toutes les dépenses du *Norge* réglées, l'affaire se soldait par un déficit de soixante-quinze mille dollars. Légalement, je ne me sens pas tenu de me libérer de cette dette, et encore moins moralement. J'ai fait et je continuerai à faire mon possible, afin de m'acquitter de ce que je considère comme une obligation morale. Le produit de ma tournée de conférences, au printemps de 1927, sera réservé à cette fin, ainsi que le produit de la seconde tournée que je me suis engagé à faire en 1928. Tous mes droits sur le livre relatif à l'expédition du *Norge*, que j'ai récemment publié en Norvège, seront aussi employés au même usage. Les limites dans lesquelles je me considère comme personnellement obligé envers notre représentant financier, restent un point discutable. Eût-il fait preuve de quelque compétence dans la gérance de mes intérêts, qu'il n'aurait jamais été question de déficit.

Voici une dernière, preuve de cette incompétence. À mon arrivée aux États-Unis, le 27 novembre 1926, je trouvai, sur le quai, mon impresario, M. Lee Keedick, qui m'apprit l'incroyable nouvelle que le colonel italien faisait déjà, à travers le pays, une tournée de conférences sur le vol du *Norge*. Revenu de mon ahurissement, je câblai aussitôt à mon AéroClub pour lui demander s'il avait autorisé notre pilote à manquer à sa parole ; je l'informai que cet Italien colportait ici de fausses histoires sur l'expédition, et traînait dans la boue le nom de notre patrie. Mon ahurissement atteignit son comble quand on me répondit que la tournée avait été autorisée. Voilà donc un Italien battant monnaie à son profit, et déflorant le sujet des conférences qui devaient uniquement servir à m'acquitter de dettes imputables à la sotte incompétence de notre représentant norvégien ! Moralement, je me sentis, à cette, nouvelle, libéré de toute obligation ; pourtant, j'ai encore, aujourd'hui, la ferme intention de régler mes dettes. Tous mes créanciers auront satisfaction dans la mesure de mes moyens, et

autant que le permettra la justification de leurs créances.

Dans ses conférences aux États-Unis, Nobile n'a cessé de répéter que c'était M. Mussolini qui avait eu le premier l'idée du raid. La presse l'a accusé d'avoir forgé plusieurs histoires au sujet de notre expédition ; il s'est défendu d'avoir tenu certains de ces propos, mais il n'a jamais nié s'être attribué la paternité de l'entreprise. Il y a des preuves nombreuses qu'il a colporté cette prétention absurde. Pourtant, dans l'intérêt de la vérité, il est heureux qu'un livre vienne de paraître à Oslo, sous le titre : *Les dessous de l'expédition du Norge*. L'auteur en est Odd Arnesen, rédacteur de l'*Aftenposten* d'Oslo. Dans ce livre, Arnesen rapporte que son rédacteur en chef, Frois Froisland, avait eu à Rome une entrevue avec le Duce immédiatement après que l'on connut l'heureuse issue du voyage. Entre autres choses, durant cette interview, le premier ministre italien dit :

« Veuillez transmettre mes plus cordiales félicitations aux compatriotes de Roald Amundsen. À l'heure de la victoire, on ne doit pas oublier que c'est à Amundsen que revient la paternité du raid. C'est lui qui a lancé l'idée d'explorer, par les airs, les régions polaires. »

Pour finir, je m'excuse de mentionner encore un fait se rapportant au raid du *Norge*. Au nombre des distinctions que cet exploit m'a values, je ne compte pas parmi les moindres l'honneur de faire partie d'un Club, probablement le plus exclusif du monde. Ce Club s'appelle la « Légion polaire » et fut créé par M. L. Ellsworth, le commandant Richard E. Byrd et moi. Nous avons élu membres d'honneur, bien qu'ils soient décédés, les deux seuls autres hommes dignes de faire partie de ce Club qui, comme titre d'admission, « requiert, d'avoir été chef d'une expédition ayant atteint le pôle Nord ou le pôle Sud géographiques ». Ce Club n'a guère de chance d'être encombré ; peut-être Magellan a-t-il fait la même réflexion au sujet du « Club des Navigateurs du Tour du Monde », qui compte aujourd'hui des centaines de membres ? Mais, toute autre considération mise à part, la constitution même du Club, étant donné ses membres actuels, souligne heureusement qu'Ellsworth et le commandant Byrd partagent la même opinion que moi sur les titres de Nobile au commandement du *Norge*.

Cela servira de conclusion au récit fidèle et sincère de mon expédition à travers l'océan Arctique. J'ai trouvé pénible de l'écrire, car la tâche ne convient ni à mon caractère, ni à mes façons d'agir habituelles. Il m'eût été plus agréable de laisser sombrer dans l'oubli les malheureux épisodes de notre voyage. Et ils y seraient restés, n'était que ce livre est mon autobiographie et que, pour mon honneur d'explorateur, ainsi que pour celui de mes compagnons d'aventure, je me refuse à laisser au hasard le soin de réfuter les grossières erreurs et les prétentions impudentes du colonel Nobile. La vérité en soi, aussi bien que la justice, exigeaient le long exposé des faits que l'on vient de lire.

Peut-être est-il nécessaire d'ajouter des explications supplémentaires, de crainte que le lecteur, ignorant les principaux événements de ma vie, en vienne à conclure que je suis d'un naturel jaloux. Quiconque me connaît bien ne songe pas à porter pareille accusation. Mais le public a besoin d'être éclairé. Pour la découverte du pôle Sud, j'emmenai avec moi tous les membres de l'expédition que je pouvais nourrir pendant la dernière étape, et qui, physiquement et par leurs précédentes expériences, étaient bien armés pour en affronter les labeurs et les risques. Quinze ans plus tard, quand la générosité de M. Ellsworth me permit de réaliser le rêve de ma vie et de voler d'un continent à l'autre, à travers la mer Arctique, ma plus grande joie fut de me faire accompagner par l'un des quatre braves Norvégiens qui, avec moi, avaient mis le pied sur le pôle Sud. C'est d'Oscar Wisting que je veux parler. Si j'avais été jaloux et dépourvu de générosité, je jouirais aujourd'hui de la gloire indiscutée d'être le seul homme qui soit allé aux deux pôles. Mais cette gloire m'est moins précieuse que la pensée d'avoir permis à ce brave compagnon, à ce loyal ami qu'est Wisting, de partager avec moi cet honneur.

Et je devrais plutôt dire : partager les honneurs de la dernière entreprise de ma vie, car je confie au lecteur que je considère ma carrière d'explorateur comme close. Il m'a été permis de mener à bien ce que j'avais projeté ; un homme ne peut espérer obtenir un bonheur plus grand. D'ores et déjà, je m'intéresserai vivement à tous les problèmes scientifiques

relatifs aux régions polaires et qui n’ont pas encore été résolus, mais je n’espère point qu’ils m’ouvrent un champ de gloire aussi vaste que celui qui s’étend derrière moi. C’est pourquoi mon esprit ne cherchera plus à exploiter ces découvertes scientifiques. Je consacrerai la plupart de mon temps à écrire, à faire des conférences, et à savourer le plaisir de me rencontrer avec mes nombreux amis d’Europe et d’Amérique.

Peut-être ces amis sont-ils, après tout, la source de tout le plaisir possible de la vie. Mes explorations m’ont procuré des honneurs auxquels j’ai été très sensible, mais, chose plus précieuse encore, elles m’ont valu d’inébranlables amitiés. La plupart de mes meilleurs amis sont Américains. Leur cœur m’est ouvert, et leur maison aussi ; j’en franchis toujours la porte avec une gratitude profonde et une joie qui ne connaît pas de fin[2].

CHAPITRE IX

M. STEFANSSON ET AUTRES EXPLORATEURS

L’amiral Peary est le premier qui soit arrivé au pôle Nord. Mais, direz-vous, comment pouvez-vous être sûr du fait ? C’est uniquement de lui que vous tenez la nouvelle. Il y est allé quasiment seul : le nègre Hanson, trop ignorant, étant incapable d’en témoigner. Et Peary, vu ses connaissances techniques, n’aurait eu aucune difficulté à truquer ses comptes rendus.

Pourtant je n’ai pas l’ombre d’un doute qu’il soit allé au pôle Nord et, cette certitude, je la tiens de ma connaissance de l’homme lui-même. Qu’il eût pu nous conter des mensonges, il n’y avait rien qui l’en empêchât. Mais Peary n’était pas homme à avoir recours à de pareils procédés.

C’est pourquoi l’on peut dire que le caractère de l’explorateur constitue la meilleure preuve de vérité de ses affirmations. Il se trouve que mon titre de premier occupant du pôle Sud, je le dois non seulement à la foi que l’on a donnée à mes paroles, mais encore au témoignage de mon malheureux concurrent, le brave capitaine Scott qui, dans son journal, déclare avoir découvert notre tente et des papiers à son arrivée au pôle, trois semaines après que nous en fussions partis. Néanmoins, ce témoignage même, tragique souvenir d’un concurrent mort dans la lutte, n’a certainement pas comme preuve la valeur de mon caractère tel qu’il s’est révélé : au cours de mon existence. Scott et moi avons commis des erreurs dans nos observations. À mon retour du pôle Sud, quand les savants contrôlèrent mon rapport, ils découvrirent une erreur dans chacune de mes constatations ; mais c’était une erreur constante, au sens mathématique du mot, et il apparut, non pas que ma tâche avait été maladroitement remplie, mais qu’il existe dans la région polaire un phénomène naturel indéterminé qui fausse les observations solaires. Cette erreur constante était, aux yeux des savants, la preuve la plus indiscutable d’une besogne accomplie en toute bonne foi. J’aurais pu essayer de truquer les données, mais, pour y parvenir avec tant

de brio, il m’aurait fallu être un fameux mathématicien.

À l’instar des explorateurs sachant leur métier, j’avais prévu au pôle Sud, dans mes observations et dans mes calculs de position, des possibilités d’erreurs. Voulant emporter la certitude absolue que nous avions foulé l’emplacement exact du pôle, mes compagnons et moi consacrâmes trois jours à explorer, dans un rayon de quinze kilomètres, la superficie où, suivant nos calculs, nous pensions qu’en était situé l’endroit précis. Aussi étions-nous certains d’avoir pris toutes nos mesures contre la moindre erreur possible.

J’arrête ici le début de ce chapitre qui n’est qu’un assez long commentaire de la seule remarque que la controverse Gook-Peary a imposée à mon esprit : les récits des recherches polaires doivent se lire en tenant toujours compte des antécédents des explorateurs.

Mon expérience personnelle me porte à croire que l’on ne peut accepter les deux fameuses découvertes de Vilhjalmur Stefansson sans beaucoup de complaisance. Je fais ici allusion à ses histoires, propagées à travers le monde, des blonds Esquimaux et de l’hospitalier.

Et d’abord examinons la question des « blonds Esquimaux ». Il n’est pas impossible que des petites tribus d’Esquimaux aient échappé jusqu’ici à l’observation des hommes blancs, mais dire qu’il y a des chances qu’existent des tribus à cheveux blonds, c’est trop tirer sur la corde du possible. De telles affirmations doivent s’appuyer sur des preuves, et ces preuves, à ma connaissance, restent encore à trouver.

L’explication probable des « blonds Esquimaux » me semble toute simple. Depuis quatre cents ans, les régions arctiques ont été le champ favori des explorateurs. Des expéditions successives d’hommes blancs ont pénétré dans ces régions, et la plupart d’entre eux y ont hiverné. Outre ces explorateurs, d’innombrables trafiquants en fourrures se sont de plus en plus avancés vers le nord, une génération après l’autre. Dans toutes ces entreprises, les Anglais et les Scandinaves figurent plus souvent que tous les autres peuples. Le mariage d’un blanc avec une « squaw » est un fait qui a dû se produire comme, d’ailleurs, à toutes les frontières ; que l’on songe,

en effet, aux promiscuités inévitables auxquelles l'ouest américain doit ses individus de sang mélangé, le sud ses mulâtres, et l'Amérique latine ses métis. Les Esquimaux n'ont pas un sens moral beaucoup plus élevé que les autres humains ; entre autres exemples, je citerai celui d'un mari esquimau qui offrit à un homme de l'équipage du *Maud* les faveurs de son épouse en échange d'une grosse aiguille d'acier.

Les « blonds Esquimaux » sont presque certainement les petits-enfants métis de mères esquimaudes métisses et de Nordiques blonds aux yeux bleus. Quiconque a une connaissance rudimentaire de la loi mendélienne sur l'hérédité des caractères physiques, sait que, dans la seconde génération des hybrides (qu'il s'agisse de plantes, d'animaux ou d'hommes), les rejetons reviennent parfois au type complet de l'un des ancêtres, à l'exclusion des caractères de l'autre. Aussi l'origine des « blonds Esquimaux » du Nord peut-elle, je crois, s'expliquer par le croisement naturel des races, ainsi qu'il advient souvent dans des circonstances similaires.

Les « blonds Esquimaux » me semblent donc une « découverte » de Stefansson un peu « tirée par les cheveux ». D'autre part, son « Arctique hospitalier » a des chances de fausser les idées d'explorateurs novices. Aucun naïf ne courra de risques en croyant qu'il y a des Esquimaux blonds. Mais il se peut que des risque-tout, escomptant des sensations nouvelles dans le Nord, se laissent égarer par ce soi-disant « bon accueil », et se hasardent dans ces régions, avec seulement un fusil et des balles. Qui agirait ainsi irait au-devant d'une mort certaine. Si l'on veut en croire mon opinion, fruit d'une longue expérience et d'études approfondies, même un excellent tireur dans l'Arctique ne pourra pas « vivre sur le pays ». On conçoit bien qu'un explorateur très habile et déjà vieux routier, servi par des circonstances particulièrement favorables, avec un temps propice, du gibier en suffisance, et la terre ferme toujours à proximité, puisse, pendant un laps de temps très court, trouver là sa subsistance, mais moi-même je ne voudrais pas en tenter l'expérience. Je considère cela comme un suicide. D'ailleurs, je crois la chose infaisable.

Pourtant, dans les constatations de Stefansson, il y a une certaine couleur de vérité qui les rend plausibles. On trouve du gibier sur le continent et dans quelques-unes des plus grandes îles de la zone arctique. Quiconque sait le dénicher, et favorisé par le temps, réussit à s'en emparer, arrive à mener une existence précaire sur les confins de la terre ferme ; toutefois, il convient de rappeler que les Esquimaux n'ignorent pas la famine, malgré leur grande expérience et l'habitude de savoir tirer parti de tout.

Mais aventurez-vous sur les vastes déserts de glace de l'Arctique, hors de portée du continent, et vous aurez autant de chances de « vivre sur le pays » que de prospecter une mine d'or au sommet d'un iceberg. Certainement on trouve des phoques, et en très petit nombre, qui, parfois, surgissent à travers la glace ; mais apercevoir un phoque et le tuer, c'est une autre paire de manches. On ne doit pas songer à pêcher dans une contrée où la glace présente jusqu'à quatre mètres d'épaisseur.

Des hommes jouissant du confort des pays civilisés n'arriveront jamais à se représenter les conditions pénibles de l'existence dans l'Arctique, aussi l'épithète d'« hospitalière » donnée à cette région donne-t-elle une idée totalement fausse du soin, de l'expérience, de l'équipement et de l'organisation indispensables à quiconque veut éviter la famine dans l'extrême Nord. Certaines personnes ont été surprises de mes efforts pour transporter de la nourriture, sous une forme concentrée ; elles se figuraient qu'un voyage au pôle Nord n'était, après tout, qu'une partie de chasse improvisée : on s'avance à loisir le long des régions glaciaires, on arrête de temps en temps pour tuer de quoi s'alimenter, et l'on baguenaude de-ci, de-là, sans souci du lendemain.

Je ne m'attarderais pas à critiquer la fiction d'un « Arctique hospitalier », si je ne considérais pas que de telles imaginations portent un réel tort à la cause de l'exploration. Le fait d'avoir une pauvre jugeote est parfois compréhensible, même facilement excusable, et, sous ce prétexte, on a pardonné bien des gens ; mais des affirmations qui égarent et qui exposent les naïfs sont indéfendables.

Maint chef d'exploration arctique a dû affronter des divisions intestines.

Certaines expéditions ont abouti à un échec. Une explication des causes de ces échecs permettra de mettre en garde contre de pareilles erreurs, dans des circonstances semblables. D'autre part, des constatations trop optimistes n'offriraient que des dangers.

L'exemple le plus saisissant que je connaisse de l'explorateur manqué me fut fourni au Spitzberg, en 1901. Il me partit sous les traits d'un lieutenant de vaisseau de la marine allemande ; il s'appelait Bauendahl. Lorsque je fis sa connaissance, il venait de voir échouer une méthode insensée qu'il avait imaginée pour atteindre le pôle Nord, et il allait repartir, avec le même objectif, mais en usant d'un autre système tout aussi abracadabrant. Son premier projet avait consisté à construire une voie ferrée aérienne, du Spitzberg au pôle Nord. Cette bizarre élucubration est un merveilleux exemple de l'incapacité, commune aux hommes, de trouver une solution plausible à un problème, si l'on ne considère qu'une de ses données. Bauendahl avait remarqué, ainsi que tous ses prédécesseurs, que la difficulté principale de l'exploration projetée tenait aux irrégularités de la surface de la glace dans les régions polaires. Cette surface se hérissait en des myriades de monticules, dont la grosseur variable allait des dimensions d'une brique à celles d'une maison. Voici le raisonnement qu'avait dû se tenir Bauendahl : « Les accidents de la surface de la glace gênent le transport des provisions ; aussi, vais-je construire une voie ferrée aérienne, en sorte que ces accidents n'entreront plus en ligne de compte. »

Ce malheureux niais gaspilla beaucoup de temps et d'argent à la réalisation de son projet. D'Allemagne au Spitzberg, il transporta une grande quantité de lourds poteaux, destinés à être dressés sur la glace à des intervalles réguliers et à être reliés par un gros filin. Une sorte de chariot, suspendu à une roue, avancerait le long de ce filin. Bauendahl réussit à construire quelques milles de cette voie ridicule avant que la patience de ses ouvriers se lassât.

Il va sans dire que cet homme était fou. Si son premier projet ne le démontre pas péremptoirement, le second, dont la réalisation se poursuivait quand je fis sa connaissance, ne laissera plus aucun doute, sur ce point, à

quiconque connaît les régions arctiques. Il avait enlevé un grand nombre de planches au hangar du ballon d'Andrée, au Spitzberg, et, les ayant liées ensemble, il en avait façonné un radeau. Un remorqueur devait amener ce radeau jusqu'au bord des champs de glace. De là, Bauendahl devait ramer, parmi ces champs, vers la côte est du Groënland et remonter jusqu'à une latitude plus haute que celle qu'avaient atteinte ses prédécesseurs. Il pensait qu'un tel radeau résisterait aux heurts effroyables des blocs de glace flottants et offrirait une base large et sûre où il s'installerait confortablement, tandis qu'il avancerait, à force de rames, jusqu'à la côte du Groënland tels Tom Sawyer et Huckleberry Finn descendant le cours du Mississipi.

Les vieux routiers qui se trouvaient alors au Spitzberg se contentèrent d'abord de sourire de ce projet ahurissant. Mais, quand ils virent que c'était sérieux, en notre nom à tous, ils me prièrent, par humanité, et en faisant valoir notre vieille expérience des régions arctiques, de chercher à détourner Bauendahl de cette aventure. Je remplis ma mission avec tout le tact en mon pouvoir, mais je fus accueilli comme le sont la plupart des conseillers bénévoles. Bauendahl ne tint aucun compte de ma requête.

Son unique compagnon, dans cette folle équipée, était un jeune Norvégien. À tout prix, je résolus de sauver la vie de ce garçon ; aussi allai-je lui représenter la démence de ce projet. Mon Norvégien ne se compromit pas dans ses réponses, mais, à un clignement de son œil, je compris qu'il n'était pas dupe, et qu'il ne songeait nullement à se faire casser le cou. J'en conclus qu'il lui suffisait, pour l'instant, de toucher ses gages, mais que, lorsque le radeau serait livré à lui-même, dans le Groënland, il s'arrangerait pour ne plus être du nombre de ses passagers.

Ce jeune homme fit mieux que je ne l'avais soupçonné. Du Spitzberg, il partit avec Bauendahl sur le remorqueur qui tirait le radeau derrière lui. Le soir, avant que l'expédition eût abordé les champs de glace, il se faufila vers l'arrière et coupa l'attache de la remorque. Le matin suivant, tout le monde, debout sur le pont, cherchait en vain le radeau. L'expédition de Bauendahl sombrait dans le ridicule. Peut-être des moralistes pointilleux blâmeront-ils

fortement la conduite du jeune Norvégien ; mais, d'autre part, il a sauvé la vie de Bauendahl. C'est au lecteur de juger en dernier ressort.

Ce n'est pas souvent qu'on doit déplorer l'insanité de prétendus explorateurs ; malheureusement, des cas d'une témérité aussi folle se présentent encore trop fréquemment. La première tentative d'exploration arctique par les airs fut faite par Andrée, l'aéronaute suédois. Cet événement fit sensation dans le monde, pendant deux mois, et se termina d'une façon tragique. Mais les véritables explorateurs, comprenant la folie de ce projet, ne l'avaient jamais pris au sérieux. Il est vrai qu'Andrée avait déjà réussi, dans un ballon libre, des vols de longue distance. Certes, ces vols-ci n'étaient pas sans danger, mais ils n'équivalaient pas à un suicide inévitable. Tout téméraire que pouvait paraître le projet de s'élever dans la nacelle d'un ballon sphérique et de voguer à la merci des vents, pendant des jours et des jours, si l'on ne tentait l'aventure qu'au-dessus de la terre ferme, on avait de fortes chances de se tirer d'un mauvais pas ! Mais, vouloir voguer à travers l'Océan Arctique, sur une distance de trois mille kilomètres, en n'ayant pour gouvernail que le hasard des vents, est un risque que l'explorateur sérieux ne veut pas courir.

Andrée est parti du Spitzberg ; jusqu'à aujourd'hui, on n'a découvert aucune trace de lui ni de son ballon. Sans doute, le pauvre malheureux a-t-il été précipité sur la glace, dans les régions polaires, et, depuis longtemps, son ballon et son cadavre sont engloutis dans l'océan Arctique. Chapeaux bas devant ce brave[3] !

CHAPITRE X

LE MÉTIER D’EXPLORATEUR

Je m’aperçois que la plupart des gens pensent au mot « aventure » quand on se sert de celui « d’exploration ». Aussi convient-il d’expliquer en détail, du point de vue de l’explorateur, la différence entre ces deux termes. Je n’ai pas l’intention de déprécier la soif de l’aventure. C’est un besoin d’excitation naturelle qu’éprouve tout homme jouissant d’une santé normale. Sans doute est-ce un héritage de race qui nous vient de ces ancêtres éloignés, lesquels, dans la lutte pour la vie, connaissaient les incertitudes de la chasse, les hasards du combat avec les bêtes sauvages, et les périls de l’inconnu. À leurs yeux, la vie n’était qu’une aventure perpétuelle, et l’émotion qui nous agite, quand nous vivons le genre d’existence qu’ils ont vécue, est la réaction normale d’un corps vigoureux luttant pour sa conservation. Nos ancêtres devaient risquer leur vie, tous les jours, pour gagner leur subsistance. Quand nous « flirtons avec la mort » nous éprouvons, en compensation, ce plaisir nerveux de l’homme primitif, qui le protégeait et le soutenait dans sa lutte quotidienne.

Mais, aux yeux de l’explorateur, l’aventure n’est qu’une interruption inopportune de ses travaux sérieux, car ce ne sont pas des émotions qu’il recherche, mais des précisions l’éclairant sur l’inconnu. En poursuivant ces recherches, il faut souvent lutter de vitesse avec le temps afin d’éviter la famine. L’explorateur considère l’aventure comme un épisode regrettable de son œuvre, que l’expérience met en lumière. C’est encore un malheureux exemple du fait que nul ne saurait embrasser toutes les possibilités de l’avenir. Tout explorateur connaît l’aventure ; il en tire une émotion et prend plaisir à se la rappeler, mais jamais il ne la recherche. L’exploration est une affaire trop sérieuse. Tous ceux qui aspirent à entrer dans cette carrière ne conçoivent pas cette vérité. Il en résulte de nombreuses morts prématurées et maints espoirs déçus.

Le travail sérieux de l’explorateur exige une préparation professionnelle aussi définie et aussi rigoureuse que celle que réclame tout autre métier sérieux. L’entrée dans la carrière de gens n’ayant aucune raison de s’y trouver a porté un tort infini aux professionnels véritables. Quelques-uns de ces intrus ne sont que des aventuriers en quête d’émotions ; d’autres, ayant soif de notoriété, cherchent un chemin rapide conduisant à une gloire creuse. J’en ai même connu un qui avait perdu la raison. La plupart de ces faux explorateurs ont sacrifié leur vie en pure perte. C’est un résultat déplorable, mais, ce qu’il faut déplorer davantage, c’est que ces fous ont fait naître, dans l’esprit des gens sérieux, de tels doutes sur la carrière d’explorateur que ceux-là en viennent à ne voir dans une exploration qu’une entreprise de risque-tout. Cette opinion a gêné fortement les véritables professionnels, comme Nansen, Peary et d’autres, quand ils ont cherché à recueillir des fonds pour leur entreprise, ou même à trouver l’occasion d’expliquer les intentions scientifiques de leur projet. Peu de gens, sauf quelques savants spécialisés dans la météorologie , l’océanographie, la géographie, se font une idée précise du travail des explorateurs et sont capables de distinguer entre l’artisan passé maître et la foule des charlatans et des aventuriers qui veulent capter les regards du monde.

La première condition, pour faire un bon explorateur, est d’avoir un corps sain et bien entraîné. L’exploration exige des efforts physiques violents, ainsi que la force de les soutenir, pendant de longues périodes de tension et aux heures pénibles du danger. Quelle absurdité que de voir des bureaucrates se hasarder, à l’âge mûr, dans ces entreprises hardies ! Comment voulez-vous que des hommes, qui, toute leur vie, ont joui des avantages de la civilisation, mènent soudain une existence essentiellement primitive, et pour laquelle l’entraînement du trafiquant en fourrures ou du harponneur est bien plus précieuse qu’une éducation universitaire ? Une grande partie de mon succès, dans mes recherches arctiques, tient aux qualités physiques de mon corps soigneusement entraîné, et à un apprentissage pénible de la véritable vie dans les terres désertiques.

Après l’équipement physique indispensable à un explorateur, vient son

équipement mental. Par cela, je n'entends pas seulement les qualités naturelles de l'esprit. À l'exception du fou dont j'ai parlé, tous les explorateurs que j'ai connus étaient des hommes d'une bonne intelligence ; certains d'entre eux avaient même reçu une très solide instruction. Mais, par équipement mental, j'entends des qualités spéciales que l'on acquiert en tirant profit de l'expérience des expéditions passées. Dans mon cas, cette acquisition m'a plusieurs fois évité de sérieuses erreurs. Par, exemple, le lecteur se rappelle que mon choix d'une base dans l'Antarctique, sur la baie des Baleines, – choix particulièrement fait pour me servir, – résulte d'un rapprochement attentif de toutes les descriptions publiées sur cette partie du glacier antarctique, depuis 1842, époque où il fut découvert par Sir John Ross, jusqu'à l'année où je m'embarquai vers le Sud. Si l'étudiant est à même de comprendre ses lectures et d'en faire l'application, une expérience livresque de seconde main a presque autant de valeur qu'une expérience de première main, à condition que l'étudiant, dans la même matière, ait assez de pratique pour comprendre et appliquer ce qu'il étudie.

L'équipement mental de l'explorateur – si celui-ci, bien entendu, projette une entreprise dont l'importance justifie les risques – doit également inclure la compréhension totale des problèmes scientifiques, à la solution desquels ses explorations peuvent essentiellement contribuer. Enfin l'explorateur doit pouvoir faire des observations suffisamment précises pour être de quelque utilité à la science.

Grâce à l'énumération des qualités précédentes, le lecteur, je l'espère, sera convaincu que l'explorateur a choisi une profession sérieuse, exigeant de hautes connaissances techniques. Après des années d'entraînement physique et intellectuel, ceux qui choisissent cette carrière ont un but autrement noble que les coureurs passionnés après l'aventure, véritables pêcheurs de lune.

Les explorateurs arctiques d'un caractère sérieux datent déjà de fort longtemps. J'ai dit, dans un chapitre précédent, qu'il y a quatre siècles, des expéditions anglaises avaient tenté de franchir le passage du Nord-Ouest. Ces expéditions avaient été minutieusement préparées ; on ne pouvait, à

l’époque, souhaiter rien de mieux quant à leur équipement et au choix de leur chef. Pourtant elles échouèrent immanquablement, souvent aboutirent à une catastrophe, et non pas, certes, faute de préparation. Pourtant certaines d’entre elles rapportèrent comme trophées des renseignements scientifiques d’une grande valeur.

La découverte du pôle fut également entreprise par un grand nombre d’hommes sérieux. Grâce à eux, la cause de l’exploration fit beaucoup de progrès. Mais leur succès relatif permit seulement à Lockwood de pénétrer plus avant vers le nord.

Le docteur Fridtjof Nansen réalisa une véritable révolution dans ce domaine. Il imagina de nouvelles méthodes, fruit de longues réflexions sur la nature du problème et il inventa des moyens pratiques de les mettre en œuvre. Le résultat fut une avance sensationnelle sur le record de Lockwood, soit 86° 14’N, ou environ deux cents lieues marines plus près du pôle que nul jusqu’alors n’était jamais allé.

L’histoire du docteur Nansen et du *Fram*, comme elle est racontée dans *La plus grande avancée vers le Nord*, est bien connue dans presque le monde entier. Seul celui qui, en lisant ce livre, a noté les détails techniques qui se cachent sous les faits, s’est rendu compte que, dans le magnifique exploit du docteur Nansen, la méthode scientifique de préparation eut une valeur bien plus grande que le sensationnel record de distance, ou les observations scientifiques elles-mêmes résultant de l’entreprise.

En quoi consistait donc cette nouvelle méthode ? C’est Nansen qui, le premier, comprit l’importance des chiens et des traîneaux légers comme moyens de transport dans les régions arctiques. Il abandonna les lourds traîneaux sur lesquels des explorateurs, avant lui, avaient tant souffert physiquement et moralement ; il imagina, à la suite de calculs, des véhicules d’une solidité plus grande et d’un poids plus léger. Grâce à cette invention, il doubla la force de résistance des hommes et des chiens. Le voyage du *Fram* fut une démonstration brillante de la justesse de cette théorie de l’utilité pratique de la nouvelle méthode. Sans l’heureuse expérience de Nansen, je n’aurais jamais réussi à atteindre le pôle Sud.

L’importance de son système m’avait frappé ; je l’adaptai à mes plans et menai la chose à bien. On ne saurait estimer équitablement la valeur d’une heureuse exploration polaire, si l’on ne tient compte de l’importance fondamentale de l’œuvre du docteur Nansen. Théoriquement et pratiquement, il fut le pionnier qui rendit possibles les succès ultérieurs.

Étrange caprice du sort, le docteur Nansen a vécu assez pour voir son heureux système mis au rebut. Aujourd’hui, les chiens et les traîneaux n’ont plus, comme moyens de transport, aucune utilité dans les régions arctiques. Jamais on n’oubliera le rôle glorieux qu’ils ont joué, mais, désormais, on ne les verra tels qu’ils furent, que dans un musée ou dans de vieux récits d’explorateurs.

C’est la machine aérienne qui a remplacé le chien. Les frères Wright et le comte Zeppelin sont vraiment les pionniers dans cette nouvelle carrière. On peut dire maintenant que l’avenir de l’exploration polaire est dans les airs. Je m’excuse de prétendre être le premier qui ait conçu cette idée et montré, par sa réalisation pratique, combien elle était grosse de conséquences. En 1919, je me préparai à faire par les airs une reconnaissance géographique des régions polaires, et j’allai moi-même jusqu’à engager un pilote dans ce but. En 1914, j’achetai un *Farman* et j’appris à le piloter. En 1921-1922, je tentai de nouveau de réaliser mon idée, mais, cette fois, en partant de Pointe Barrow. Ce ne fut pas avant 1925 que je pus faire, du Spitzberg, mon premier vol. Il est vrai que je n’atteignis pas alors mon but, mais j’acquis la certitude que la voie des airs était la seule à employer désormais.

Ce n’est qu’en 1926 que je pris, avec M. L. Ellsworth, la tête d’une expédition à bord d’un dirigeable qui vola d’un continent à l’autre, en passant par le pôle Nord. L’indiscutable importance des moyens de transport aériens était démontrée.

Mais à quoi servent ces explorations arctiques ? La question m’a été posée des milliers de fois. Je ne doute pas qu’on ait ressassé la même question à tous, les explorateurs.

Du point de vue pratique, les expéditions polaires fournissent à la science des indications nouvelles sur les phénomènes du magnétisme terrestre, sur

la nature des vents et sur les conditions atmosphériques de ces régions où se manufacturent les climats du monde. Dans une autre partie de ce livre, j'ai dit quelques mots sur ce sujet, mais je voudrais ajouter ici que les plus grands progrès dans la précision des pronostics quotidiens du temps ne tarderont pas à se réaliser, si l'on se décida à construire et à entretenir des observatoires météorologiques permanents sur les côtes septentrionales de l'Amérique, de l'Europe et de l'Asie. En utilisant ce système, établi autour de la mer polaire, et en se maintenant par la T. S. F. en contact avec les différents centres météorologiques, on fournirait des renseignements plus sûrs et plus précieux sur les pronostics du temps, que par toutes les autres méthodes en vigueur jusqu'à aujourd'hui. Je m'imagine facilement les services que pourrait rendre une pareille chaîne d'observatoires, lorsque je me rappelle avec quelle reconnaissance émue les savants recevaient les renseignements sur les conditions atmosphériques que le *Maud*, alors passant au large de la côte septentrionale d'Asie, leur envoyait par sans-fil.

Enfin, je reconnais que le profit retiré des explorations ne se traduit point par plus de confort pour l'humanité, ou par plus de richesse dans le monde. Pourtant, je tiens à mentionner un avantage tout autre, mais qui n'est pas d'une moindre valeur. Le domaine de l'inconnu dans ce globe que nous habitons est comme un fardeau qui accable notre esprit à tous. On a l'impression de l'infini dans le champ de la conquête, et cet infini se dresse sans cesse à nos yeux comme un témoignage perpétuel de notre faiblesse, comme un défi, sans réponse, de la nature indomptée. La preuve de ce que j'avance, c'est que tout mystère éclairci, toute terre inconnue explorée exalte l'esprit de la race humaine entière, et fortifie son courage. Quiconque foule un sol vierge ajoute un appoint indispensable à l'accroissement des valeurs intellectuelles et morales qui contribuent au progrès et au maintien de la civilisation.

CHAPITRE XI

PROBLÈME DE LA NOURRITURE ET DE L’ÉQUIPEMENT

Dans ce chapitre, je vais compléter par certains détails l’histoire de notre ruée au pôle Sud, en ne m’attachant qu’à ceux qui concernent les problèmes communs à toutes les expéditions polaires (communs, du moins, avant l’utilisation des transports aériens) et qui en facilitent la solution. En d’autres termes, j’exposerai l’art de l’exploration moderne tel qu’il apparaît dans notre ruée au pôle Sud.

Dans un chapitre précédent de ce volume, j’ai brièvement décrit notre voyage à bord du *Fram*, jusqu’à la baie des Baleines. J’ai dit également quelques mots de 1105 quartiers d’hiver sur la Barrière où nous avions abordé, le 14 janvier 1912. Au bout d’un mois environ, nous avions débarqué la plupart de nos provisions, et avancé suffisamment la construction de nos abris pour permettre à quatre d’entre nous d’entreprendre un premier voyage vers le sud et d’installer notre base de ravitaillement sur la route du pôle.

Nous appelâmes nos quartiers d’hiver Framheim. Ils étaient situés à environ 78° 30’S, ce qui veut dire que nous étions approximativement sept cents lieues marines du pôle, en droite ligne. D’après notre plan, nous devions installer des bases de ravitaillement ou dépôts séparés les uns des autres par une distance d’un degré, c’est-à-dire de cent onze kilomètres, et pousser aussi loin vers le sud, dans la direction du pôle, qu’il nous serait possible avant que la venue de l’hiver gênât notre travail.

Pour notre premier voyage, notre caravane comprenait quatre hommes avec trois traîneaux et dix-huit chiens. Chaque traîneau transportait, outre la nourriture et l’équipement pour le voyage, environ deux cent soixante-quinze kilos de provisions que l’on devait enfouir au dépôt. Sur ces deux cent soixante-quinze kilos, il y avait cent soixante-quinze kilos de

pemmican pour les chiens. Les cent kilos complémentaires devant servir aux hommes consistaient en pemmican, chocolat et biscuits. Nous avançâmes vers le sud jusqu'au 80° de latitude. Nous y arrivâmes le 14 février. Le voyage de retour à Framheim ne nous prit que deux jours, car les traîneaux étaient alors presque vides. Une fois au repos, nous tirâmes de ce premier voyage plusieurs leçons profitables à l'accomplissement du reste de notre tâche. D'abord, nous connaissions désormais la configuration du sol, et nous pouvions espérer, jusqu'à un certain point, qu'elle ne nous réserverait point de surprises ; ensuite, nous avions une idée des conditions dans lesquelles la neige et la glace se présenteraient, et de la distance que nous pourrions parcourir en un jour, pourvu que ces conditions soient approximativement les mêmes pendant le reste du voyage ; enfin, nous avions mis à l'épreuve notre moyen de traction et démontré l'exactitude de notre théorie, à savoir : que les chiens et les traîneaux légers étaient le système idéal. Nous avions également réduit la somme de travail exigée des chiens allant vers le sud avec un lourd chargement, et la somme de travail supplémentaire qu'il leur faudrait fournir en remontant vers le nord avec un chargement allégé.

De ce voyage, nous récoltâmes d'autres profits. Tout d'abord, nous comprîmes que nous passions trop de temps avant de démarrer, le matin. En s'arrangeant mieux, on pouvait gagner deux heures. Ensuite, je me convainquis que notre équipement était beaucoup trop lourd. Les traîneaux avaient été construits avec l'idée qu'ils serviraient sur un chemin difficile. Nous savions maintenant que la route était des plus aisées aussi cela nous permettrait-il d'utiliser l'équipement le moins pesant. Il nous faudrait réduire de moitié le chargement des traîneaux. Enfin, nos chaussures devraient être transformées. Même nos grosses bottes de toile pour skis étaient trop petites et trop raides ; on aurait à les élargir et à les rendre plus souples. Quand on projette de faire à pied au moins cinq cents lieues marines à travers la glace et la neige, on ne doit pas oublier que l'on risque de demeurer en panne, les pieds meurtris ou avec une jambe qui boite.

La question des chaussures fut l'objet de maintes grandes discussions.

En fin de compte, on décida de découdre les bottes et de les refaire sur un modèle répondant mieux à nos besoins ; elles auraient des semelles rigides, auxquelles notre genre de skis s'assujettirait facilement, et suffisamment de largeur pour permettre de porter plusieurs paires de bas souples qui, tout en protégeant la cheville laisseraient le pied bien à l'aise. Notre second voyage commença le 22 février. À cette date, la construction de nos quartiers d'hiver, à Framhehn, étant terminée, il nous fut possible, pour le faire, d'employer plus d'hommes et de traîneaux. Nous ne laissâmes qu'un de nos compagnons à qui l'on confia la garde du campement et des chiens inutilisés. Grâce à cet arrangement, notre expédition compta huit hommes, sept traîneaux et quarante-deux chiens. Le cinquième jour, nous atteignîmes notre premier dépôt, à 8O S., et le trouvâmes en bon état. Quatre jours plus tard, nous étions au 81° S. Nous consacrâmes le 4 mars à construire le second dépôt et à en marquer la place. Nous y déposâmes des provisions du poids de six cents kilos. Le 5 mars, trois des hommes nous quittèrent pour retourner à Framheim. Avec quatre traîneaux et notre troupe réduite à cinq personnes, nous avançâmes vers le sud. Trois jours plus tard, le 8 mars, nous atteignîmes le 82° S, où nous installâmes le troisième poste et déposâmes six cent soixante-quinze kilos de provisions qui consistaient surtout en pemmican de chien. C'est le dernier dépôt que nous installâmes. Nous avions pensé pouvoir en établir un autre au 83° S, mais le temps nous avait contrariés, et nos chiens, amollis par une longue oisiveté à bord, avaient donné des signes certains d'épuisement.

Nous prîmes la plus grande peine à marquer l'emplacement de nos postes, car les tourmentes de neige auraient pu facilement en oblitérer la trace. Sur le toit de chacun, nous plantâmes une longue tige de bambou, surmontée d'un fanion. Mais nous ne nous en tînmes pas là. En vue de notre dernière étape, craignant que la neige ou le brouillard nous égarât au point de ne plus savoir situer notre dépôt, en admettant même que nous fussions dans ses parages, nous adoptâmes l'expédient suivant.

Pour le premier dépôt, nous le supposâmes traversé par une ligne imaginaire de l'est à l'ouest, et, sur cette ligne, nous fixâmes des fanions au

bout de tiges de bambou, à des intervalles approximatifs de neuf cents mètres et sur une distance d'environ neuf kilomètres, de chaque côté de l'abri. Au cas où nous nous égarerions en descendant vers le sud, ou en remontant vers le nord, cette combinaison nous offrirait une sauvegarde supplémentaire. Il n'y aurait pas qu'un seul poste indicateur, mais toute une série, assez rapprochés les uns des autres pour qu'au moins l'un d'eux finît par frapper notre regard. Les fanions eux-mêmes avaient chacun une indication spéciale, si bien qu'à la vue de n'importe lequel d'entre eux, nous pouvions savoir de quel côté du dépôt nous nous étions égarés. Cet arrangement réduirait de moitié le temps passé à des recherches.

Pour l'installation du second dépôt, nous n'avions pas emporté avec nous une quantité suffisante de pieux indicateurs. Aussi, en fûmes nous réduits à briser quelques-unes des caisses d'emballage et à en utiliser les morceaux, en remplacement des bambous. Ces morceaux de bois n'avaient que soixante centimètres de haut ; pourtant, je pensai qu'ils valaient mieux que rien, et, étant donnée la légère couche de neige tombée depuis notre arrivée, ils ne seraient probablement pas recouverts à une très grande hauteur.

Au troisième dépôt, nous nous servîmes encore de planchettes que nous distinguâmes des premières en y attachant des petits morceaux de drap bleu foncé, plus faciles à repérer. Cet abri, ainsi que les autres, fut marqué par un fanion, attaché en haut d'une tige de bambou.

L'importance de ces précautions se fit sentir lorsque nous entreprîmes le grand voyage final, qui commença sept mois plus tard. La tempête et le brouillard ne nous réservèrent aucune surprise ; plus d'une fois, les postes indicateurs nous évitèrent de passer à côté d'un dépôt sans le voir, d'avoir à revenir sur nos pas, et d'employer un temps précieux à découvrir son emplacement.

J'ai oublié d'indiquer qu'à notre premier voyage vers le sud, pour construire notre dépôt n° 1, nous avions aligné sur toute la route, à partir de Framheim, des tiges de bambou surmontées de fanions ; nous les avions plantées à des intervalles assez rapprochés pour que, posté près d'un petit drapeau, on puisse apercevoir le suivant. Mais nous n'avions pas un nombre

suffisant de ces bouts d'étoffe pour en marquer la route entière ; aussi, pour les quelques kilomètres restants, nous eûmes recours à du poisson desséché que nous fichâmes verticalement dans la neige. Je ferai remarquer ici qu'une heure ou deux de réflexions et d'efforts de plus devaient nous épargner, par la suite, des heures de marche inutile.

De retour à Framheim, après l'installation des dépôts n° 2 et n° 3, il nous restait encore, avant l'entrée de l'hiver, assez de temps pour aller rendre à nos trois postes une dernière visite. Profitant de cette occasion, nous transportâmes une tonne un quart de viande de phoque fraîche au premier dépôt. Cela nous permit plus tard, durant le voyage définitif, de donner à nos chiens la quantité de viande qui leur était réservée et de les maintenir, jusqu'au dernier moment, dans la meilleure forme possible. Après ce dernier voyage, nous avions réussi à déposer trois tonnes de vivres dans les trois dépôts. Au premier, nous avions laissé de la viande de phoque, du pemmican de chiens, du beurre, du chocolat, des allumettes, du pétrole et une certaine quantité de vêtements. Le poids total des marchandises déposées s'élevait à deux tonnes environ. Au second, nous enfouîmes une demi-tonne de pemmican de chiens et, au troisième, du pemmican pour les hommes et les chiens, des biscuits, du lait en poudre, du chocolat, du pétrole et des vêtements. Poids approximatif cinq cents kilos.

La venue de l'hiver nous obligea de séjourner à Framheim jusqu'au printemps suivant. Cela ne nous contraria nullement, car nous avions bien travaillé pendant l'automne. Nous avions emmagasiné des provisions dans les trois dépôts installés le long des deux cents milles marins de notre route vers le pôle ; de plus, nous avions amassé un fond précieux de renseignements sur la nature du pays que nous devions traverser. Nous avions vu en quoi péchaient notre équipement personnel et nos traîneaux, et il nous restait l'hiver pour y apporter des modifications, en sorte que tout serait parfait à l'heure de l'effort final.

Nous nous mîmes à réduire au minimum le poids des coffres attachés aux traîneaux. Stubberud fut chargé de ce travail, qui consistait à déballer tous ces coffres et à les refaire, afin de leur donner autant de résistance,

mais beaucoup plus de légèreté. Pour obtenir ce résultat, mon compagnon rabota toute l'épaisseur inutile du bois.

À Bfaaland, un autre membre de l'expédition, fut assignée la tâche la plus importante. Il devait reconstruire entièrement tous les traîneaux. Nos voyages aux dépôts nous avaient enseigné que l'on pouvait ainsi alléger beaucoup la charge. Hansen et Wisting auraient à joindre les différentes parties d'un traîneau à mesure que Bjaaland les livrerait.

L'atelier de celui-ci, petit compartiment taillé à même la glace de la Barrière, mesurait environ deux mètres sur quatre, et avait un mètre quatre-vingt de hauteur. Le sol était jonché de copeaux et, à une extrémité, brûlait une lampe Primus, avec une grosse boîte de fer-blanc au-dessus, d'où se dégageait la vapeur employée à ramollir le bois et à le rendre flexible. Bjaaland réussit à ramener le poids de chaque traîneau de quatre-vingt-cinq kilos à vingt-quatre kilos, c'est-à-dire, moins d'un tiers de son premier poids, et sans qu'il en résultât une perte sensible de résistance. Je ne m'étendrai pas sur le travail de rabotage et les modifications du modèle ; qu'il suffise de savoir que Bjaaland s'en tira à la perfection, et que son succès contribua largement à nous permettre d'atteindre le pôle et d'en revenir.

Wisting n'avait pas plus tôt fini de s'occuper des traîneaux que l'on pouvait entendre le bourdonnement de sa machine à coudre. Chacune de nos tentes devait abriter trois hommes, et de quatre tentes, il en fit deux. Il transforma aussi nos vêtements de façon qu'ils fussent plus en rapport avec les nécessités de nos différents voyages aux dépôts. Je ferai remarquer que tous les détails de ces travaux avaient été l'objet d'une longue discussion entre nous. Par exemple, nous avions examiné la question de savoir quelle serait la couleur convenant le mieux à notre tente ; nous nous étions décidés en faveur d'une teinte sombre, d'abord parce qu'elle reposait les yeux de celui qui a voyagé tout le jour sur la glace aveuglante, et, ensuite, parce qu'un tissu sombre absorbe plus de chaleur solaire qu'un tissu clair, en sorte que, par un ciel limpide, au cours du voyage définitif, il ferait plus chaud à l'intérieur de nos tentes que dehors. Celles que nous avions apportées

étaient blanches, mais un compagnon ingénieux nous suggéra de les teindre avec de la poudre d'encre. Cette idée parut si pratique que nous eûmes vite fait de transformer nos deux tentes blanches en deux tentes bleu foncé. Au cours de la discussion entamée à ce sujet, quelqu'un fit remarquer qu'après un court usage l'humidité mangerait la teinture. On décida donc de tailler les rideaux grenat de nos cabines, faits d'un tissu léger, et de les recoudre de façon à en faire une sorte de housse pour nos deux tentes.

Après discussion également on résolut que chaque homme aurait une paire de bas en toile légère. Ces bas possédaient plusieurs qualités non seulement ils garantissaient des vents âpres et froids, mais ils évitaient aussi l'usure des bas qu'ils recouvraient. Détail encore plus important, ils pouvaient se sécher très vite, par presque tous les temps.

Après nous être munis de ces chausses, nous commençâmes à songer aux vêtements de dessous. Ceux que nous avions apportés de chez nous étaient faits d'un tissu de laine extrêmement épais, et nous craignions qu'ils fussent trop chauds. Dans nos boîtes de pharmacie, nous avions deux grosses pièces d'une flanelle légère et fine avec laquelle Wisting nous confectionna à tous des vêtements de dessous qui, durant le voyage final, nous rendirent de grands services. Puis, nous étudiâmes la question des fouets à chiens. On en fit deux pour chaque conducteur, et quatorze en tout. Les manches demandèrent une étude à part. L'expérience nous avait enseigné qu'un manche de fouet rigide ne dure pas longtemps. On se décida pour un manche fait de trois feuilles de noyer, solidement liées ensemble et recouvertes de cuir. Ainsi on obtint un manche souple, mais incassable.

Sur le modèle des Esquimaux, Hassel fit les cordes des fouets rondes et lourdes. Avec les manches, sortis dès mains de Stubberuli, et les cordes, des mains de Hassel, Hassan fabriqua le fouet lui-même. Tout ce travail se fit avec un soin extraordinaire. J'aurais dû dire que ce manche en trois parties ne fut pas adopté avant qu'on eût mis à l'épreuve un autre modèle qu'avait imaginé Hansen, et qu'on dut abandonner. Le profane va trouver étrange que l'on gaspille tant d'heures à discuter une question aussi banale que celle des fouets. Mais la réussite d'une expédition dépend surtout de la façon

dont on emploie les chiens comme force motrice, et les chiens esquimaux sont des bêtes dures à mener. Leurs mœurs ne diffèrent guère de celles des loups et, sans l'usage vigoureux du fouet, on n'obtient d'eux ni discipline, ni travail. On pourrait dire que le fouet rend presque autant de services que les chiens eux-mêmes. Ensuite, on s'occupa des courroies des skis. Chacun de nous inventa un système à sa convenance, et, suivant son habitude, imagina ces attaches plus ou moins confortables et flexibles. L'important était de pouvoir les enlever facilement. Il nous fallait les garer chaque soir pendant le voyage, car les chiens se pourléchaient les babines devant tous les objets de cuir, et, si l'on oubliait une seule fois de délier les attaches, on était sûr de ne plus les revoir le lendemain. Chaque soir également, il fallait garer les courroies des doigts de pieds.

La fabrication d'un objet aussi banal que celle des piquets de tente retint ensuite notre attention. Johansen en imagina d'un modèle très dissemblable, du modèle courant ; il en avait réduit la hauteur et, ainsi, les piquets étaient plus légers et plus forts. Je ne me rappelle pas qu'il s'en soit cassé tant que dura notre voyage. Pour la distribution des vêtements, il fallut de nouveau tenir compte des convenances personnelles ; l'un trouvait que le capuchon de son manteau lui tombait trop sur les yeux ; l'autre eût préféré qu'il tombât plus bas ; aussi dut-on apporter des modifications, raccourcir le capuchon de l'un, et ajouter un morceau à l'autre. Avant notre départ, tout le monde était équipé confortablement et à son goût.

On passa alors en revue les harnais des chiens. Pour cela, nous mîmes à profit ce que nous avaient appris nos différentes expéditions aux dépôts. Au cours de l'une d'elles, à cause d'un harnachement défectueux, deux chiens étaient tombés dans une crevasse. Aussi apportâmes-nous beaucoup de soin et d'attention à la confection de cet attirail, et nous servîmes-nous des meilleurs matériaux en notre possession. Les raisons de ces études approfondies consacrées à nos expériences successives, et de la minutie apportée à la confection des objets nécessaires à une exploration, m'étaient venues de la ferme croyance que la plus sûre garantie du succès tient à la façon dont on prévoit les difficultés, et aux précautions que l'on prend en

vue de les vaincre ou de les éviter. La victoire appartient à l'homme méthodique, mais on appelle cet homme un veinard. La défaite frappe celui qui manque de prévoyance, mais on dit qu'il a du guignon. En écrivant ce chapitre, je me suis seulement proposé d'indiquer que le succès de mon exploration au pôle tenait à l'exactitude de mes plans. Certes, la puissance de la volonté est une qualité essentielle chez un véritable explorateur, car c'est seulement par la force de son âme qu'il peut espérer vaincre les difficultés dont la nature hérisse son chemin. Mais l'imagination et la prudence sont des vertus non moins essentielles : l'imagination qui prévoit les difficultés, et la prudence qui oblige à prendre, pour les affronter, les précautions les plus minutieuses.

Aussi, permettez-moi de, revenir sur l'importance que j'ai attachée, dans ma course au pôle Sud, au choix des chiens comme force motrice. Avant notre départ, nous savions que, pendant la plus grande partie de notre voyage, nous devions traverser le grand glacier antarctique. Des crevasses cachées nous menaçaient à tous les pas. Ce risque nous détermina à faire choix des chiens. Si l'attelage était bien harnaché, et les traits solidement liés au traîneau, le chien de flèche s'enfoncerait à travers la croûte d'une crevasse. Grâce à la résistance des attaches, on pourrait arrêter le traîneau à temps et éviter à un homme de l'expédition de suivre le chien dans sa chute. Celui-ci, en effet, suspendu par les traits, serait facilement ramené en haut, sain et sauf. Au cours de l'expédition, la justesse de nos prévisions se vérifia plusieurs fois, et l'un ou l'autre d'entre nous, averti par la chute d'un chien, réussit à échapper à un accident grave ou mortel.

Pour notre course finale au pôle Sud, nous profitâmes d'une leçon que nous avaient enseignée nos voyages successifs aux dépôts. Au cours de ces marches préliminaires, nous avions établi des signaux le long du chemin parcouru. Ces signaux, étant des monticules de neige surmontés de fanions noirs, nous aidèrent beaucoup à retourner vers notre campement. Aussi, pour le voyage définitif, décidâmes-nous d'utiliser ce système le plus loin possible. Nous lui dûmes, non seulement une sauvegarde supplémentaire, mais l'économie du temps que, sans cela, nous eussions perdu à chercher

des points de repère et à calculer notre position. Ce système nous rendit des services particuliers sur l'immense surface ininterrompue de la longue barrière antarctique, jusqu'à ce que nous nous trouvions en vue de la chaîne des montagnes de la Reine *Maud*, dont les pics alors nous servirent de guide.

Nous construisîmes en tout cent cinquante signaux, chacun d'environ un mètre quatre-vingt de haut ; et, à leur construction, nous employâmes neuf mille blocs taillés dans la glace. À l'intérieur de ces blocs, nous cachâmes un papier contenant le numéro et la position du signal, et indiquant la direction du signal suivant, vers le nord. Nous dressâmes ces signaux à intervalles de douze à treize kilomètres, jusqu'au 81° latitude S. Là, nous réduisîmes les intervalles à huit kilomètres. Je répète que ces signaux nous furent d'un précieux secours pendant notre voyage de retour.

Nous utilisâmes un second système comme moyen de sauvegarde et pour économiser du temps. À chacun des quatre traîneaux, nous attachâmes une roue légère, ne supportant aucune charge, et qui tournait librement à mesure que nos véhicules avançaient. Le nombre des révolutions de chaque roue s'enregistrait sur un compteur dont elle était munie. À la fin d'une course d'un jour, un simple calcul montrait le chemin parcouru. En prenant la moyenne des résultats, on était presque certain d'avoir une estimation précise. Ces calculs nous rendirent le même service qu'un journal de bord, et nous permirent, par un temps orageux, de déterminer exactement notre position géographique, si on la comparait avec la direction indiquée par les lectures répétées de la boussole.

On se rappellera que nous avions construit trois dépôts, à l'automne précédent, au 80°, 81° et 82° de latitude sud. Pendant le voyage définitif, dès notre arrivée au poste le plus avancé vers le sud, nous sortîmes tous les vivres que nous y avions enfouis, sauf ceux qui nous seraient nécessaires pour revenir au 81°, à notre voyage de retour. Ces vivres supplémentaires devaient être enterrés dans les nouveaux dépôts que nous construirions plus en avant, vers le sud. Le poste fut dressé au 83° latitude sud, et contenait de quoi nourrir cinq hommes et douze chiens, pendant quatre jours. Au 84°,

nous installâmes un autre dépôt pourvu d'une quantité égale de vivres, et approvisionné, en outre, d'un bidon de pétrole contenant environ vingt litres.

Après avoir établi un dernier dépôt au 85°, nous arrivâmes aux montagnes. Jusqu'ici, nous n'avions atteint qu'une altitude de neuf cents mètres au-dessus du niveau de la mer. Mais nous savions que maintenant nous allions gravir des altitudes de plusieurs milliers de mètres. Afin de montrer le soin avec lequel nous fîmes nos calculs, et les longs examens précédant nos décisions, je m'excuse de citer trois paragraphes de mon livre.

Le Pôle Sud, publié en 1912, immédiatement après notre retour des régions antarctiques.

« À ce moment, nous avions atteint un des points les plus critiques de notre voyage. Il fallait désormais nous organiser, non seulement pour faire l'ascension le plus facilement possible, mais pour mener notre entreprise à bonne fin. Nous fîmes soigneusement nos calculs et envisageâmes toutes les possibilités. Comme d'habitude, avant de prendre une décision importante nous discutâmes le plan en conseil, la distance à parcourir, de ce point au pôle et retour, était d'un millier de kilomètres. En tenant compte de la fatigue de l'ascension en perspective, d'autres obstacles imprévus, et du fait certain que nos chiens perdraient sensiblement de leur vigueur, nous décidâmes d'emporter, sur les traîneaux, la nourriture et des vêtements pour soixante jours, et de laisser dans le dépôt le reste des vivres qui nous suffiraient pour un mois. D'après notre expérience passée, nous calculâmes qu'il ne nous serait possible de revenir au point de départ qu'avec douze chiens. À cette heure, nous en possédions quarante-deux. Nous résolûmes de les emmener tous jusqu'au plateau. Là, on en tuerait vingt-quatre, et le voyage se poursuivrait avec trois traîneaux et dix-huit chiens. Sur ces dix-huit restants, il nous faudrait encore en sacrifier six, afin de pouvoir ramener les douze autres au dépôt où nous nous trouvions. En même temps que le nombre des chiens se réduirait, les traîneaux s'allégeraient de plus en plus et, lorsque nous n'aurions plus que douze bêtes, il ne nous resterait que

deux traîneaux. En cette occasion aussi, nos calculs furent approximativement exacts, et ce n'est qu'en fixant le nombre de jours que nous commîmes une légère erreur. Il nous fallut huit jours de moins que nous ne l'avions escompté. Le nombre des chiens se trouva juste, car nous revînmes avec les douze bêtes prévues au point d'où nous étions partis.

« Le conseil étant terminé et chacun ayant donné son opinion, nous sortîmes de l'abri pour faire l'emballage. Nous eûmes la chance d'être favorisés par le temps car, autrement, notre inventaire aurait pu nous donner du fil à retordre. Au vrai, nos provisions étaient si bien arrangées que nous pûmes les compter au lieu d'avoir à les peser. Le pemmican était par rations d'un demi-kilo, le chocolat, divisé en petites tablettes, comme il l'est toujours, en sorte que nous connaissions le poids de chaque morceau. Notre lait sec était contenu dans des sacs de 300 grammes, quantité suffisante pour un repas. Nos biscuits pouvaient aussi se compter, mais c'était un travail fastidieux, car ils étaient tout petits. Je me souviens que nous en comptâmes 6000. Nous n'avions que ces quatre sortes de vivres, et la nécessité d'emporter autre chose ne se faisait pas sentir. Nous n'eûmes pas à souffrir d'insuffisance de gras, ni de sucre ; c'est pourtant du manque de ces substances qu'on se plaint en général dans des voyages comme le nôtre. Nous avions des biscuits d'une fabrication excellente ; ils étaient faits de farine d'avoine, de sucre et de poudre de lait. À Framheim, nous possédions un stock de sucreries, de confitures, de fruits et de fromages. Nous plaçâmes sur les traîneaux nos vêtements de peaux de rennes dont nous n'avions pas eu besoin jusqu'à ce jour. En avançant vers les hautes terres, nous ne serions pas fâchés d'avoir de quoi nous couvrir chaudement. Nous n'avions pas oublié que Shackleton avait connu une température de – 20°C à – 88°C et au cas où nous subirions un froid aussi rigoureux, nous pourrions, recouverts de ces vêtements de peaux, le supporter longtemps. D'ailleurs, notre vestiaire n'était guère compliqué ; le seul costume de rechange que nous eussions emporté, nous l'avions endossé à ce dépôt, et celui que nous quittions resta suspendu en plein air. Nous pensions qu'à notre,retour, c'est-à-dire dans deux mois, il aurait été suffisamment aéré et

que nous pourrions le remettre. Si mes souvenirs sont exacts, nos prévisions se sont réalisées. »

Au 85° 30’latitude S., nous commençâmes à tuer les chiens superflus. Ils procurèrent un festin aux chiens survivants et à nous-mêmes. Les côtelettes constituèrent un festin délicieux, on ne les fit pas griller, car nous n’avions ni gril, ni beurre. On jugea plus rapide et plus facile de les mettre à bouillir et, de cette façon, on eut aussi un excellent potage. Wisting, faisant les fonctions de maître queux, vida dans le potage toutes les boîtes de pemmican déjà accommodé de légumes, en sorte que nous eûmes le régal d’un véritable pot-au-feu. Le bouillon avalé, nous attaquâmes les côtelettes. Tous les doutes que nous avions nourris sur la qualité de cette viande s’évanouirent à la première bouchée – elle était excellente – pas aussi tendre que l’eût souhaité un palais trop délicat, mais, pour notre goût, c’était un vrai délice. À ce premier repas, je mangeai cinq côtelettes, et je n’aurais pas fait grise mine s’il y en avait eu davantage dans la marmite.

Dans ce camp, nous refîmes, sur le papier, le compte exact de nos vivres. Après inventaire nous les chargeâmes en parties égales sur les trois traîneaux, car c’était l’endroit où nous devions laisser le quatrième véhicule. Le tableau suivant montrera avec quelle exactitude nous avons résolu ce problème : les livres et les onces représentent des mesures anglaises.

Chaque traîneau contenait : biscuits, trois mille sept cents. (ration quotidienne, quarante biscuits par homme.)

Pemmican de chiens : deux cent soixante-dix-sept livres trois quarts. (Un demi-kilo, ou une livre une once et demie par chien et par jour.)

Pemmican pour hommes : cinquante-neuf livres et demie. (Trois cent cinquante grammes, ou douze onces trente-quatre par homme et par jour.)

Chocolat : douze livres trois quarts. (Quarante grammes ou une once quatre par homme et par jour.)

Lait sec : treize livres et demie. (Soixante grammes ou deux onces une par homme et par jour.)

Et nos calculs achevés, nous procédâmes au transfert des provisions. Ce

travail s’exécuta avec autant de soin que si nous avions compté l’or dans la cave d’une banque. Le chocolat, brisé en tout petits morceaux, fut tiré des caisses ; on en compta les tablettes qui furent distribuées, en parties égales sur les trois traîneaux. On adopta le même procédé pour les biscuits ; nous en avions plusieurs milliers.

Nos dix-huit chiens vivants servirent à former trois attelages à chacun desquels on attacha six bêtes. On estima qu’en partant de l’endroit où nous étions, ces dix-huit chiens suffiraient pour atteindre le pôle et que nous, pourrions nous contenter de seize en quittant ce même endroit.

Je trouve le paragraphe suivant dans le journal de mon voyage de retour du pôle :

« Le 19 décembre, à l’heure du retour, nous tuâmes le premier chien ; c’était mon favori et il s’appelait Lasse. À bout de forces, il devenait une charge. On coupa sa chair en quinze tranches, aussi égales que possible, et on les distribua aux autres chiens. Ils commençaient à attacher du prix à de la viande fraîche, et, sans nul doute, des extras de ce genre, tombant comme une manne, de temps en temps, contribuèrent, pour leur large part, à notre triomphe final. Cette viande fraîche les fortifia pendant plusieurs jours, et ils travaillèrent avec plus d’ardeur. »

Le lendemain, nous tuâmes un second chien, et, la veille de Noël, un troisième. À la date du 28 décembre, je lis dans mon journal :

« Les chiens avaient un tout autre aspect depuis notre départ du pôle. Tout étrange que cela puisse paraître, il n’y avait pas de doute qu’ils prenaient de l’embonpoint et engraissaient à vue d’œil. Je crois que cela tenait aux rations de viande fraîche et de pemmican que nous leur avions distribuées. »

Je ne veux pas fatiguer le lecteur en lui faisant le récit détaillé de notre retour. Grâce aux signaux que nous avions dressés, nous repérâmes facilement notre route, et nous réussîmes surtout à découvrir rapidement le plus important de nos dépôts, établi à l’endroit le plus avancé sur la montagne. Ce dépôt eût-il échappé à nos recherches, que, nous risquions de périr, car, grâce à lui, nous devions trouver un passage sûr qui dévalait les

flancs de la montagne et nous conduirait jusqu'à la surface de la Barrière. C'est ici que se démontra péremptoirement l'importance de nos signaux, car, chose étrange, en raison des changements de lumière et de la direction inverse que nous suivions, par rapport à celle de l'aller, nous nous crûmes, en arrivant à la Barrière, dans un pays nouveau pour nous. Si nos signaux n'avaient pas indiqué la direction à suivre, nous aurions été dans un grand embarras, et peut-être aurions-nous couru de gros risques en cherchant à la découvrir.

En conclusion, je me permets encore d'insister sur l'importance de ce chapitre. Il a surtout pour but de montrer que c'est grâce à une préparation minutieuse, à une intelligence sûre, et à une patience infinie dans l'élaboration des moindres détails de l'équipement et des vivres, que l'on peut être assuré du succès d'une exploration dans les régions arctiques. En procédant ainsi, on s'assurera de la précieuse « marge de sécurité » indispensable pour surmonter les dangers que causent les difficultés et les retards inattendus. Chaque fois que l'homme l'emporte sur la nature, ce n'est pas la victoire de la force brutale qu'il convient de célébrer, mais plutôt le triomphe de l'intelligence.

1. Mon frère m'intenta, à ce sujet, un procès, mais la décision des juges fut prononcée contre lui, et il le perdit. Par bonheur, son avocat l'arrêta dans cette manoeuvre. Je me suis souvent demandé ce qui avait pu changer aussi complètement cet homme. Lorsqu'il était enfant, il avait un caractère délicieux. On le considérait dans la famille comme un agneau. Que se passa-t-il depuis ? Est-ce l'hérédité qui fit son oeuvre ? Certainement non. Mon père et ma mère étaient les personnes les plus charmantes et les plus honnêtes du monde. Le mariage ? Qui sait ?

2. Il convient ici, semble-t-il, de dire quelques mots sur la fin tragique du grand explorateur norvégien. Désireux de collaborer au sauvetage du général Nobile et de son équipage de l'*Italia*, que l'on savait presque irrémédiablement perdus, sur la banquise au nord du Spitzberg, Amundsen, en compagnie du pilote Guilbaud et de cinq autres braves partit de Tromsoë, le 18 juin 1928, à 16 heures, à bord du *Latham-02*, mis gracieusement à sa disposition par le gouvernement français. Après 18h45, on n'eut plus aucune nouvelle de l'hydravion, et c'est probablement vers cette heure-là que se produisit le fatal accident. Tout l'équipage disparut, – selon toute vraisemblance, du côté de la NouveIle-Zemble, – et la mer a depuis jalousement gardé le secret du destin des hommes.

Nous ne saurions trop admirer le geste héroïque de l'illustre norvégien, maintenant surtout que nous sommes au courant des énormes difficultés que le colonel Nobile s'est efforcé de créer au noble cœur qu'était Amundsen. À la fin de son existence, celui-ci semble avoir voulu nous montrer par un impérissable exemple comment il pratiquait l'oubli. *(Note du traducteur)*

3. Les restes de l'expédition Andrée, ont été incidemment découverts, à l'île Blanche, le 6 août 1930, par les membres de l'Expédition scientifique norvégienne, ayant pour chef le Dr Gunnar Horn, et embarqués à bord du chasseur de phoques Bratvaag, capitaine Eliasen. *(Note du traducteur)*

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library